

UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS
ESCUELA DE CONTABILIDAD Y AUDITORIA



**“ANÁLISIS DE LA LEY DE FOMENTO AMBIENTAL Y
OPTIMIZACIÓN DE LOS INGRESOS DEL ESTADO EN EL ECUADOR
SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN
VEHICULAR.”**

**TESIS PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE INGENIERO EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

CONTADOR PÚBLICO AUTORIZADO

AUTOR: JULIO ADRIAN GRANIZO RAMOS

DIRECTOR DE TESIS: DR. CARLOS MOREANO

QUITO, DM. OCTUBRE 2012

Dedicatoria

A Dios.

Por haberme permitido llegar a este punto,
otorgándome salud para alcanzar mis objetivos,
además por su infinita bondad y amor.

A mi madre Margarita

Por haberme otorgado la vida,
por su apoyo incondicional, por sus valores, por sus consejos
y motivación a lo largo de mi vida,
pero sobre todo por brindarme todo su amor.

A mis hermanas Vanessa y Valeria

Por apoyarme y estar siempre a mi lado
que vean en mí un ejemplo a seguir, las quiero mucho.

A mi novia Anita

Por su apoyo, compañía, amor y más que nada
por nunca dejar que me rinda.

A mis amigos Gabriela Fonseca y Andrés Godoy.

Por su compañía durante todo el tiempo de estudio
y por compartir los buenos y malos momentos.

Julio Adrián Granizo Ramos

AGRADECIMIENTO

En primer lugar a Dios por haberme guiado por el camino de la felicidad hasta ahora; en segundo lugar a cada uno de los que son parte de mi familia a mi MADRE Margarita, a mis hermanas Vanessa y Valeria; por siempre haberme dado su fuerza y apoyo incondicional que me han ayudado y llevado hasta donde estoy ahora. Por último a los amigos que conseguí en esta carrera y a mi director de tesis quién me ayudó en todo momento,

Dr. Carlos Moreano.

Julio Adrián Granizo Ramos

AUTORIZACIÓN DE LA AUTORÍA INTELECTUAL

Yo, Julio Adrián Granizo Ramos en calidad de autor del trabajo de investigación o tesis realizada sobre “Análisis de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado en el Ecuador sobre el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular”, por la presente autorizo a la UNIVERSIDAD CENTRAL DEL ECUADOR, hacer uso de todos los contenidos que me pertenecen o de parte de los que contienen esta obra, con fines estrictamente académicos o de investigación.

Los derechos que como autor me corresponden, con excepción de la presente autorización, seguirán vigentes a mi favor, de conformidad con lo establecido en los artículos 5, 6, 8, 19 y demás pertinentes de la Ley de Propiedad Intelectual y su Reglamento.

Quito, a 1 de octubre de 2012

FIRMA

C.C: 1710970169

INDICE

CAPITULO I	3
1. GENERALIDADES	3
1.1. Antecedentes	3
1.2. Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Recursos del Estado	3
1.3. Ente regulador y administrador de los impuestos	5
1.4. Control de los impuestos	5
1.5. Recaudación de los impuestos	10
CAPITULO II	13
2. IMPUESTOS AMBIENTALES	13
2.1. Concepto	13
2.2. Importancia	14
2.3. Objetivos	17
2.4. Ámbitos de aplicación	20
2.5. Impuestos ambientales en países de la región	22
CAPITULO III	29
3. IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR	29
3.1. Concepto	29
3.2. Objetivo	29
3.3. Hecho generador	29
3.4. Variables para la aplicación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular ..	29
3.5. Base imponible	29
3.6. Cuantía del impuesto	31
3.7. Exenciones	31
3.8. Pago del impuesto	34
3.9. Estadísticas del parque automotor en el Ecuador	35
3.9.1. Parque automotor nacional	35
3.9.2. Relación de la población con el parque automotor	37
3.9.3. Parque automotor nacional según tipo de servicio	38
3.9.4. Antigüedad del parque automotor nacional	38
3.9.5. Ventas de vehículos híbridos	40
3.9.6. Ventas anuales de vehículos en el Ecuador	42
3.9.7. Participación y desempeño por fabricante en el mercado ecuatoriano	44
3.9.8. Ventas anuales de motocicletas	46
3.9.9. Importaciones anuales de vehículos	47
3.9.10. Producción nacional de vehículos	49
3.9.11. Exportaciones de vehículos desde Ecuador	50
3.9.12. Resumen anual del mercado automotor en el Ecuador	52
CAPITULO IV	54
4. ANÁLISIS DEL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR EN EL ÁMBITO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL, CULTURAL, POLÍTICO Y CONTABLE.	54

4.1. Casos prácticos sin exenciones	55
4.1.1. Análisis de motocicletas.	55
4.1.2. Análisis de vehículos con cilindraje menor a 1500cc y antigüedad comprendida entre menores de 5 años y más de 20 años.	67
4.1.3. Análisis de vehículos con cilindraje entre 1501cc a 2000cc y antigüedad comprendida entre menores de 5 años y más de 20 años.	71
4.1.4. Análisis de vehículos con cilindraje entre 2001cc a 2500cc y antigüedad comprendida entre menores de 5 años y más de 20 años.	78
4.1.5. Análisis de vehículos con cilindraje entre 2501cc a 3000cc y antigüedad comprendida entre menores de 5 años y más de 20 años.	84
4.1.6. Análisis de vehículos con cilindraje entre 3001cc a 3500cc y antigüedad comprendida entre menores de 5 años y más de 20 años.	92
4.1.7. Análisis de vehículos con cilindraje entre 3501cc a 4000cc y antigüedad comprendida entre menores de 5 años y más de 20 años.	99
4.1.8. Análisis de vehículos con cilindraje mayor a 4000cc y antigüedad comprendida entre menores de 5 años y más de 20 años.	106
4.1.9. Análisis de vehículos híbridos.	114
4.2. Casos prácticos con exenciones.	120
4.2.1. Análisis de vehículos de propiedad del sector público.	120
4.2.2. Análisis de vehículos de propiedad de organizaciones internacionales.	124
4.2.3. Análisis de vehículos de propiedad de choferes profesionales.	127
4.2.4. Análisis de vehículos destinados al servicio público.	131
4.2.5. Análisis de vehículos destinados exclusivamente a una actividad productiva o de comercio.	135
4.2.6. Análisis de vehículos de propiedad de personas de la tercera edad.	140
4.2.7. Análisis de vehículos de propiedad de personas con discapacidad.	143
4.2.8. Análisis de vehículos clásicos.	147
4.2.9. Análisis de vehículos eléctricos.	151
CAPITULO V	154
5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	154
5.1. Conclusiones	154
5.2. Recomendaciones	155

INDICE DE ANEXOS

Boletín de prensa no. 2012-017.....	1
Recaudación por impuesto.....	3
Solicitud de exoneración, reducción o rebaja especial.....	5
Solicitud para otros procesos y otras transferencias de dominio.....	7

INDICE DE GRAFICOS

MOTOCICLETAS CON CILINDRAJE MENOR A LOS 1500CC	1
MOTOCICLETAS CON CILINDRAJE MAYOR A LOS 1500CC	2
VEHÍCULOS CON CILINDRAJE MENOR A 1500CC	3
VEHÍCULOS CON CILINDRAJE ENTRE 1501CC A 2000CC	4
VEHÍCULOS CON CILINDRAJE ENTRE 2001CC A 2500CC	5
VEHÍCULOS CON CILINDRAJE ENTRE 2501CC A 3000CC	6
VEHÍCULOS CON CILINDRAJE ENTRE 3001CC A 3500CC	7
VEHÍCULOS CON CILINDRAJE ENTRE 3501CC A 4000CC	8
VEHÍCULOS CON CILINDRAJE MAYOR A 4000CC	9
VEHÍCULOS HÍBRIDOS	10
VEHÍCULOS DE PROPIEDAD DEL SECTOR PÚBLICO	11
VEHÍCULOS DE PROPIEDAD DE ORGANIZACIONES INTERNACIONALES	12
VEHÍCULOS DE PROPIEDAD DE CHOFERES PROFESIONALES	12
VEHÍCULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO	13
VEHÍCULOS DESTINADOS EXCLUSIVAMENTE A UNA ACTIVIDAD PRODUCTIVA O DE COMERCIO	14
VEHÍCULOS DE PROPIEDAD DE PERSONAS DE LA TERCERA EDAD	14
VEHÍCULOS DE PROPIEDAD DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD	15
VEHÍCULOS CLÁSICOS	15
VEHÍCULO ELÉCTRICO	16

RESUMEN EJECUTIVO

ANALISIS DE LA LEY DE FOMENTO AMBIENTAL Y OPTIMIZACION DE LOS INGRESOS DEL ESTADO EN EL ECUADOR SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACION VEHICULAR

El presente trabajo de tesis contiene un análisis económico, social, cultural, ambiental, político y contable sobre la implementación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, el cual considera el cilindraje y antigüedad de los vehículos para calcular el valor que los ciudadanos propietarios de un automotor deben cancelar al estado, además se estudia la importancia, objetivos y exenciones que contempla la legislación tributaria, además parámetro para el análisis constituye las estadísticas del parque automotor. Finalmente los ejemplos planteados son de vehículos existentes en el país los cuales respaldan los criterios emitidos en cada uno de los ámbitos analizados.

PALABRAS CLAVES

- CILINDRAJE
- CONTRIBUCIÓN
- EXENCIONES
- IMPUESTO
- TRIBUTO

EXECUTIVE SUMMARY

ANALYSIS OF PROMOTION ENVIRONMENTAL LAW AND OPTIMIZATION OF STATE INCOME IN ECUADOR ON ENVIRONMENTAL POLLUTION TAX VEHICLE

The present thesis contains an economic, social, cultural, environmental, political and accounting analysis on the implementation of environmental tax on vehicle pollution, which considers the cylinder capacity and age of vehicles to calculate the value that citizens who own a car must pay to the state, furthermore studies the importance, exemptions, that contemplates tax legislation, also provides parameter for analyzing fleet statistics. Finally the given examples are about existing vehicles in the country which supports the criteria issued in each of the fields analyzed.

KEYWORDS

- CYLINDER CAPACITY
- CONTRIBUTION
- EXEMPTIONS
- TAX
- TRIBUTE

INTRODUCCION

El presente trabajo de tesis es para recibir el grado de Ingeniero en Contabilidad y Auditoría en la Universidad Central del Ecuador. Es un estudio que trata de explicar las consecuencias que conlleva el implantar impuestos de carácter ambiental en un país subdesarrollado.

En la actualidad, la conservación del medio ambiente es un tema de mucha relevancia, la preocupación por cuidar el entorno mejorando nuestra calidad de vida obliga a que los gobiernos utilicen mecanismos de mercado que permitan alcanzar estos objetivos, siendo un tema de actualidad no existen muchas investigaciones por ello este trabajo pretende explicar a través de un análisis los efectos que causa en la población en diferentes aspectos.

La demanda de un transporte más rápido a bajos costos y con mejor comodidad en las últimas décadas ha llevado a que la industria automotriz fabrique vehículos que hoy en día son los principales causantes del calentamiento global, a lo largo de la historia los productores de automotores han perseguido un beneficio económico sin importar las consecuencias que afectan al medio ambiente, pero los ecologistas y ambientalistas protestan por esta conducta egoísta, desde este punto de vista es indispensable la intervención del estado como un mediador para que estos dos grupos consigan sus objetivos.

A finales de los años ochenta en Europa empieza la implementación de impuestos ambientales por parte de los gobiernos de aquella época con el objeto de gravar las prácticas contaminantes de los ciudadanos obligando a cambiar esas conductas inapropiadas con el planeta.

Los impuestos de esta naturaleza gravan principalmente a los combustibles, al transporte, desperdicios sólidos, emisiones de gases nocivos, productos energéticos, etc. de esta experiencia internacional el Ecuador crea el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular a través de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, el cual calcula la cuantía del impuesto de acuerdo al cilindraje y los años de antigüedad de los vehículos.

La normativa tributaria también contempla exenciones para este impuesto que son materia de estudio, también se realiza un análisis de acuerdo a las estadísticas de la industria automotriz ecuatoriana entre lo que se menciona el parque automotor nacional dividido en el tipo de servicio que prestan los automotores, relación entre el número de habitantes y vehículos existentes en

nuestro país como en otros países del continente, las ventas de vehículos, importaciones y exportaciones, así como también la cantidad de vehículos ensamblados en el Ecuador.

Mediante el desarrollo de ejemplos el presente trabajo pretende explicar las ventajas y desventajas de que el sistema tributario ecuatoriano posea impuestos con características ambientales, además diagnosticar los motivos que llevaron a la creación de este impuesto demostrando su eficacia y eficiencia en la práctica.

Finalmente se realiza un análisis enfocado al ámbito cultural, político, económico, social, ambiental, contable y control el cual tiene como objetivo puntualizar las consecuencias que abarca el incremento de un tributo a los propietarios de vehículos de transporte terrestre.

CAPITULO I

1. GENERALIDADES

1.1. Antecedentes

De acuerdo a lo previsto en el artículo 14 por la Constitución Política del Ecuador que dice se reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado, el gobierno a través de una octava reforma legal en el contexto tributario expide la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado la que tiene como característica primordial gravar impuestos a las prácticas altamente contaminantes y nocivas para la salud.

Esta normativa con tendencias ambientalistas realiza varias modificaciones al sistema tributario modificando impuestos ya existentes y creando otros que incentiven a los ecuatorianos y ecuatorianas a practicar el reciclaje para minimizar el impacto ambiental que conlleva el estilo consumista del ser humano en la actualidad, siendo que la utilización de bienes contaminantes se han convertido en una mala costumbre la misma legislación pretende desincentivar estas conductas contaminantes creando impuestos que graven a estas prácticas para que paulatinamente se establezca una cultura amigable con el medio ambiente.

La directriz que se aplica de forma global es el cuidado al medio ambiente evitando que las actividades humanas destruyan todo a su paso por el fin de obtener un lucro de ahí que se las empresas deben actuar con responsabilidad social, generar fuentes de energías limpias, contar con procesos productivos afables con nuestro entorno.

1.2. Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Recursos del Estado

La Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Recursos del Estado fue aprobada por la asamblea el 24 de noviembre del 2011 cuyo proyecto de ley fue enviado por el ejecutivo con carácter de urgente en materia económica, este cuerpo legal contempla reformas a la Ley de Régimen Tributario Interno como en el impuesto a la salida de divisas que hasta noviembre de 2011 la presunción era por importaciones pagadas desde el exterior y ahora la presunción es por todo pago efectuado desde el exterior, también se reforma la tarifa del impuesto que desde el emisión de esta ley subió al 5%, de la misma manera los pagos por concepto de impuesto a la salida de divisas en la importación de las materias primas, insumos y bienes de capital pueden

considerarse como crédito tributario para el impuesto a la renta, el cual podrá utilizarse para los próximos 5 años, incluyendo el periodo en que se generaron.

Las reformas también afectan al impuesto a las tierras rurales en el que se agrega el Crédito Tributario que se podrá utilizar para los pagos realizados por concepto de programas de forestación o reforestación aprobados por el Ministerio de Ambiente.

Dentro de las disposiciones transitorias nos indica que se pueden acoger a la base no gravada de 70 hectáreas, los predios que tengan características que sean similares a la Amazonía cuando estos cumplan con los informes técnicos favorables del Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca (MAGAP) y Ministerio del Ambiente (MAE).

Para los contribuyentes que prestan servicios urbano de transporte público de pasajeros tendrán derecho a crédito tributario por el IVA que hayan pagado en la adquisición de chasis y carrocerías, que sean utilizados exclusivamente dentro del giro del negocio pudiendo solicitar al Servicio de Rentas Internas la devolución de dicho IVA.

Se elimina el cálculo regular del impuesto a la renta y su anticipo a los contribuyentes del sector productor de banano estableciendo un impuesto presuntivo de 2% del total de las ventas brutas.

Lo innovador de este cuerpo legal es la creación de impuestos ambientales los cuales pretenden castigar a los ciudadanos que practiquen conductas que no sean amigables con el medio ambiente.

Las actividades humanas que se realizan tienen un efecto negativo en el medio ambiente, el Ecuador como indica su Constitución Política debe garantizar la calidad de vida de los ecuatorianos dando prioridad al interés general sobre el interés individual.

Por ello la sociedad ecuatoriana debe avanzar con sistemas de producción que cuenten con responsabilidad social no solo con el objetivo de obtener una empresa rentable, por estos motivos se crea una legislación ambiental con dos pilares fundamentales.

- El primero comprende entregar incentivos a los ciudadanos creando una conciencia social amigable con el medio ambiente para lo cual la sociedad debe cambiar sus hábitos de consumo, conocer el beneficio del reciclaje, utilizar procesos productivos más limpios minimizando el impacto ambiental lo que a su vez garantiza la salud de los individuos.

- El segundo castiga a las prácticas más contaminantes partiendo del principio de quien contamina debe pagar, la ley se constituye un instrumento que desestimula la producción y el consumo de productos con un nivel de contaminación muy alto.

Para lograr lo antes mencionado El Gobierno Nacional “propone un impuesto a los carros que más contaminan que son los de más alto cilindraje. También propone gravar las botellas plásticas, con un impuesto que incentivaría su reutilización. Toda la estructura tributaria propone incentivar la adquisición de vehículos híbridos de bajo cilindraje, que generan menos emisiones nocivas” (Ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado, 2011).

1.3. Ente regulador y administrador de los impuestos

A través de la Ley 41 expedida en el año 1997 se crea el Servicio de Rentas Internas como una entidad técnica y autónoma, con personería jurídica, de derecho público, patrimonio y fondos propios, jurisdicción nacional y sede principal en la ciudad de Quito. Su gestión estará sujeta a las disposiciones de esta Ley, del Código Tributario, de la Ley de Régimen Tributario Interno y de las demás leyes y reglamentos que fueren aplicables y su autonomía concierne a los órdenes administrativos, financieros y operativos.

El SRI en concordancia con la ley por el cual fue creado debe efectuar la determinación, la recaudación y control de los tributos internos, por consiguiente el presente año asumió el control de los impuestos ambientales vigentes que rigen en todo el territorio nacional.

1.4. Control de los impuestos

Para el control del pago de los impuestos la Administración Tributaria realiza una rendición de cuentas permanente al Gobierno y a la ciudadanía de los resultados de la gestión tributaria.

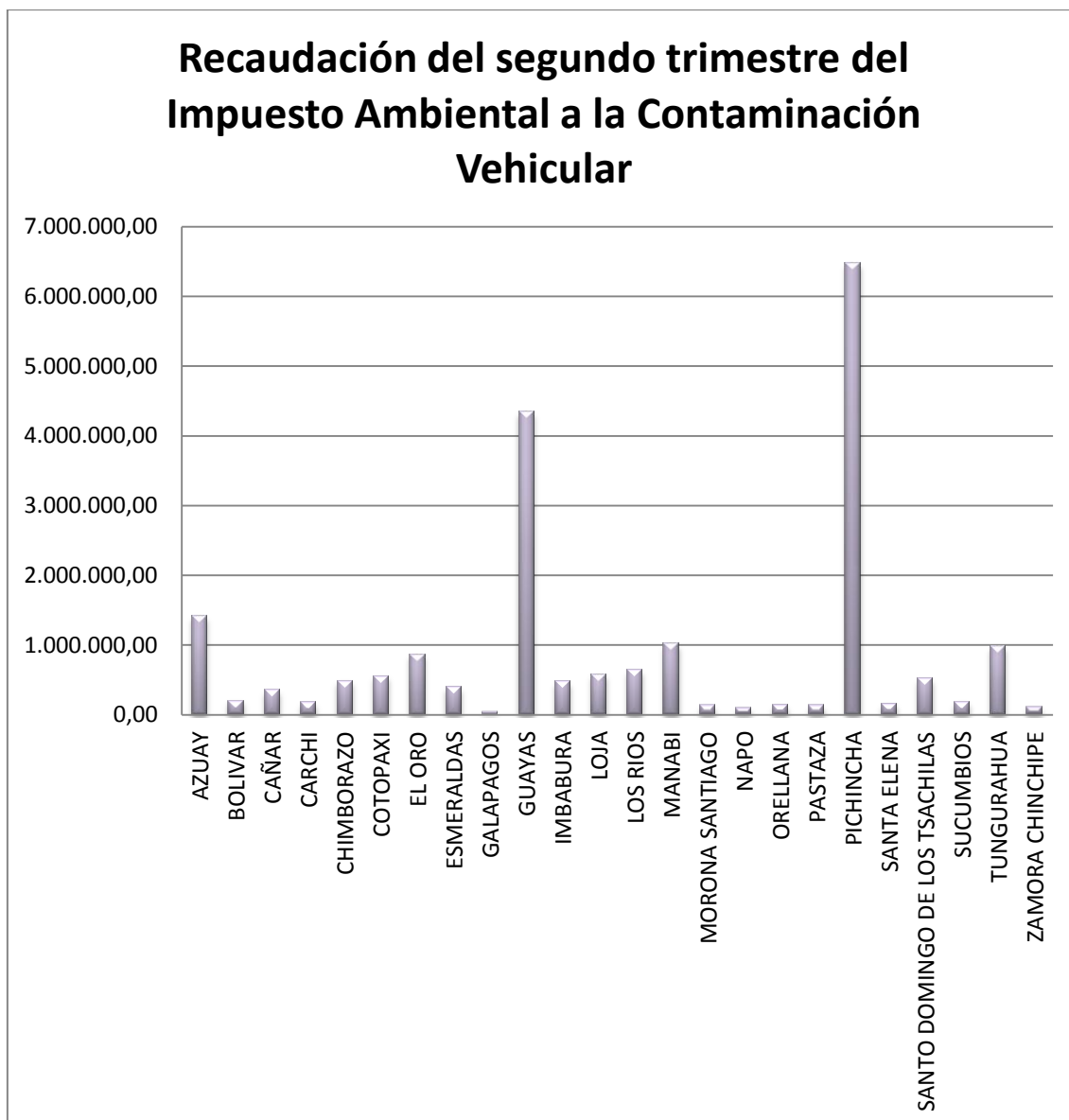
A través de la página web oficial del Servicio de Rentas Internas se publica un informe ejecutivo de la recaudación de los impuestos en forma mensual, también se da a conocer a la ciudadanía un informe de labores presentado de manera trimestral y anual, por último se publica el boletín estadístico anual.

Mediante estos instrumentos a continuación se presentan los valores en dólares recaudados por la administración tributaria por concepto del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en el primer trimestre del presente año.



Fuente: Servicio de Rentas Internas

La recaudación por concepto del impuesto ambiental a la contaminación vehicular en el primer trimestre del presente año asciende a 19.647.726,06 dólares de los cuales las provincias que más contribuyen son Pichincha, Guayas y Azuay con el 34,25%, 24,35% y 6,16% respectivamente y la que menos contribuye es la provincia de Galápagos con el 0,19%, de acuerdo al informe trimestral de recaudación que publica el Servicio de Rentas Internas el cumplimiento de este impuesto es del 116,9% esto quiere decir que se está superando las metas propuestas para este periodo.



Fuente: Servicio de Rentas Internas

Para el segundo trimestre del año 2012 el estado tuvo un ingreso de 20.422.614,56 dólares, existe un aumento en la recaudación de 774.888,50 dólares en relación con el primer trimestre y de acuerdo al informe de recaudación semestral y el boletín de prensa No. 2012-017 publicado en el sitio web oficial del Servicio de Rentas Internas la meta establecida por este organismo se cumplió en un 118,1% en el primer semestre, de manera global ingreso extra-fiscal supera las expectativas del gobierno central.

El porcentaje de contribución por provincias para el segundo semestre se mantiene en el mismo orden en relación al primer semestre del 2012 encabezando la lista Pichincha con el 31,69%, Guayas con el 21,24%, Azuay con el 6,88% y en último lugar Galápagos con el 0,17% del total recaudado.

PERIODO ENERO - JUNIO 2012

RECAUDACIÓN EFECTIVA CONSOLIDADO NACIONAL

(Cifras en miles de dólares)

IMPUESTO AMBIENTAL CONTAMINACION VEHICULAR							
Provincias	Enero	Febrero	Marzo	Abril	Mayo	Junio	Total general
AZUAY	255.935,91	492.105,58	463.144,71	445.770,31	486.046,59	472.489,83	2.615.492,94
BOLIVAR	22.625,67	50.580,08	65.020,46	61.788,66	72.237,44	65.259,86	337.512,17
CAÑAR	50.761,45	162.803,16	124.743,51	108.646,29	122.203,34	116.985,32	686.143,07
CARCHI	30.967,22	57.432,25	53.895,18	52.635,75	73.238,50	52.785,54	320.954,45
CHIMBORAZO	82.698,13	175.180,56	150.222,12	150.078,15	164.186,15	169.292,26	891.657,36
COTOPAXI	89.806,58	187.379,37	211.296,48	157.791,27	196.008,07	197.861,34	1.040.143,12
EL ORO	152.583,06	269.186,67	300.479,02	242.268,70	294.137,62	329.945,91	1.588.600,98
ESMERALDAS	57.012,72	143.184,69	146.758,12	120.583,56	138.235,38	134.206,23	739.980,71
GALÁPAGOS	7.864,35	9.824,88	19.612,08	11.259,92	13.108,45	10.259,98	71.929,67
GUAYAS	1.255.726,36	1.869.533,25	1.659.489,54	1.410.331,98	1.454.647,08	1.472.898,69	9.122.626,89
IMBABURA	85.432,49	156.362,79	154.268,56	162.874,44	165.942,76	145.543,02	870.424,06
LOJA	85.017,58	165.162,84	174.762,96	154.957,03	224.556,53	199.570,76	1.004.027,70
LOS RIOS	123.543,27	250.014,87	227.422,86	192.975,92	215.172,94	234.370,45	1.243.500,32
MANABI	170.006,29	346.340,99	318.929,43	307.924,13	361.911,78	342.188,92	1.847.301,56
MORONA SANTIAGO	25.977,25	42.788,34	42.366,42	43.142,94	46.702,42	42.625,18	243.602,55
NAPO	20.960,53	33.822,31	22.571,75	26.659,86	37.059,82	27.222,39	168.296,66
ORELLANA	27.812,27	50.158,26	48.570,65	40.727,01	45.650,28	54.574,18	267.492,65
PASTAZA	15.273,14	33.928,74	37.105,22	28.487,06	61.586,33	37.575,86	213.956,36
PICHINCHA	1.489.241,79	2.790.614,87	2.450.059,80	2.139.045,83	2.249.765,02	2.082.924,25	13.201.651,57
SANTA ELENA	27.152,89	48.704,87	61.915,31	54.412,64	56.898,11	51.433,87	300.517,68
SANTO DOMINGO DE							
LOS TSACHILAS	54.228,08	190.299,04	165.280,76	143.173,85	176.076,68	201.758,94	930.817,34
SUCUMBÍOS	47.476,37	72.728,00	68.336,88	57.529,44	72.426,92	57.144,96	375.642,59
TUNGURAHUA	173.913,09	325.280,16	310.630,87	285.904,83	338.489,17	354.857,69	1.789.075,82
ZAMORA CHINCHIPE	17.607,37	34.464,85	43.338,05	33.088,37	34.327,45	36.166,32	198.992,41
Total general	4.369.623,87	7.957.881,43	7.320.220,77	6.432.057,97	7.100.614,83	6.889.941,76	40.070.340,62

Fuente: Servicio de Rentas Internas

Los ingresos que percibe el estado por este concepto son destinados para inversión social como carreteras, hospitales, escuelas, etc. y de acuerdo a los motivos que crearon esta ley el dinero recaudado también debe generar incentivos a los ecuatorianos para fomentar conductas ecológicas, sociales y económicas responsables, sin embargo lo antes dicho se lograría si el costo de comprar un vehículo que posean tecnología amigable con el medio ambiente no fueran tan elevado como por ejemplo los vehículos híbridos que igualmente desde la emisión de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado grava el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) a este tipo de vehículos los cuales superen el valor de 35.000 dólares, analizando lo anterior una persona puede comprar un vehículo híbrido avaluado en 40.000 dólares el estado no recibe ingresos por concepto del impuesto ambiental a la contaminación vehicular porque la tecnología que posee el automotor es amigable con el medio ambiente, pero recibe más dinero por concepto de pago del IVA e ICE que genera dicha compra, es decir, el estado no pierde de cualquier manera sigue recaudando dinero sea por uno o por otro impuesto.

El cilindraje y años de antigüedad de un vehículo por si solos no determinan el grado de contaminación que causan otro factor muy importante que está intrínsecamente relacionado con la emisión de CO₂ que producen los automotores es el combustible que estos utilizan, no es posible que el Ecuador no cuente con combustibles de buena calidad resulta irónico que un país exportador de petróleo provea al mercado nacional combustibles de pésima calidad.

Para cumplir con la práctica de conductas ecológicas el estado ecuatoriano debe destinar la recaudación de esos valores a la inversión de una refinería que cuente con equipos de última tecnología y reformar los estándares de calidad de los combustibles para que de esta manera los ecuatorianos dispongan de gasolinas que tengan estándares internacionales.

Si bien la recaudación de dinero por concepto de este impuesto es superior a lo proyectado por el gobierno de turno y publicado en el informe de recaudación mensual presentado en junio del presente año, para el siguiente año el presupuesto general del estado deberá proyectar un rubro menor al planteado en este año, la razón para plantear esta idea es que si el impuesto ambiental cumple los objetivos por los que fue creado entre los que se destaca cambiar la conducta de los ecuatorianos, disminuir la contaminación y generar nuevas fuentes de energía limpias, al conseguir el cumplimiento de los propósitos mencionados la recaudación debería disminuir cuantiosamente, pero si por el contrario la ciudadanía confunde o no entiende los fines que se persigue al implementar este mecanismo de regulación dará paso a que las personas se sientan con el derecho a contaminar por el hecho de aportar cierto dinero, además el estado seguiría percibiendo dineros por este concepto que visto desde la óptica ambientalista sería un resultado negativo.

Resulta complicado cambiar una cultura de consumo en cualquier país que tiene una cultura ambiental con la sola aplicación de un impuesto de esta naturaleza, pues para lograr esto se deben realizar varios cambios que tengan el mismo propósito, es decir, realizar una reforma integral la cual involucre a todos los sectores económicos del país, en el Ecuador y específicamente sobre el impuesto ambiental a la contaminación vehicular sería necesario contar con un servicio de transporte eficiente y eficaz que satisfaga la demanda existente, de esta manera se podría reducir la adquisición de vehículos tanto nuevos como usados por parte de las familias ecuatorianas, lo que da como resultado que el parque automotor no siga creciendo desmedida y no exista más contaminación.

Además el gobierno debe establecer un proyecto de chatarrización que beneficie a los propietarios de vehículos de servicio particular como de alquiler así se podrá sacar de circulación a carros altamente contaminantes, incentivar a la adquisición de automotores que utilicen tecnología amigable con el medio ambiente con precios que sean accesibles a la mayoría de la población.

1.5. Recaudación de los impuestos

El Servicio de Rentas Internas para efectuar su facultad recaudadora emplea un convenio especial de recaudación con las instituciones financieras que aceptan los términos del convenio junto con sus anexos.

El fundamento legal para celebrar un convenio de recaudación se encuentra en el artículo 112 de la Ley de Régimen Tributario Interno que autoriza a celebrar convenios especiales con las instituciones financieras establecidas en el país, tendentes a recibir la declaración y recaudación de los impuestos, intereses y multas por obligaciones tributarias. En aquellas localidades en la que exista una sola agencia o sucursal bancaria, ésta estará obligada a recibir las declaraciones y recaudar los impuestos, intereses y multas de los contribuyentes en la forma que lo determine la administración tributaria, aún cuando tal institución bancaria no hay celebrado convenio con el Servicio de Rentas Internas.

De acuerdo al convenio las instituciones financieras se comprometen a recaudar los tributos que administra el Servicio de Rentas Internas todas las estipulaciones son interpretadas en forma literal, los valores recaudados son propiedad del Estado y no se puede devolver a los contribuyentes después de conciliados.

El plazo que el Banco Central del Ecuador dispone para debitar los valores recaudados de las cuentas de las instituciones financieras son de seis días calendarios para posteriormente acreditarlos a la Cuenta Única del Tesoro.

Cualquier institución financiera que no consigne los valores recaudados en el plazo mencionado será sancionada de acuerdo al artículo 113 de la Ley de Régimen Tributario Interno que señala el pago de intereses líquidos diariamente a la tasa de mora que rija para efectos tributarios, sobre el monto exigible no consignado oportunamente, desde la fecha que se debió efectuar la consignación y hasta el día en que ella se produzca” y en caso de de consignar un valor inferior al reportado por la institución financiera “los intereses de mora imputables a la recaudación no consignada se liquidarán al doble de la tasa prevista en este artículo.

La información que la administración proporcione a las instituciones financieras se registrará en base al artículo 99 del Código Tributario y artículo 17 de la Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información que en resumen dice toda la información tributaria es confidencial y será usada única y exclusivamente para propósitos tributarios.

El pago del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular se cancelará conjuntamente con la matrícula, para ello las instituciones financieras tendrán acceso a la Base Nacional de Vehículos con ingresar la identificación del vehículo como el número de placa o número de Certificado de Aduana (CAMV) o Certificado de Producción Nacional (CPN), el Servicio de Rentas Internas generará los valores de los periodos de matriculación que el contribuyente adeude.

Los canales que las instituciones financieras pongan a disposición de los contribuyentes pueden ser ventanilla, web, cajero automático, call center, etc. siempre que exista previa notificación al Servicio de Rentas Internas.

Las instituciones financieras podrán recibir como forma de pago dinero en efectivo, cheques propios o certificados de otros bancos, tarjetas de crédito y lo que no se puede recibir como forma de pago parcial o total para el pago de este tributo Notas de Crédito o Resoluciones de Compensaciones tributarias emitidas por el Servicio de Rentas Internas.

Los contribuyentes pagarán el impuesto ambiental a la contaminación vehicular junto con el valor de la matrícula en las instituciones financieras con las que el Servicio de Rentas Internas tiene el convenio especial de recaudación que son las siguientes:

INSTITUCIONES FINANCIERAS AUTORIZADAS PARA RECAUDAR LOS VALORES DEL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR			
INSTITUCION FINANCIERA (IFI)	MATRICULACIÓN VEHICULAR		
	Matrícula	Contratos 1%	Ajustes
BANCO BOLIVARIANO	X	X	
BANCO CENTRAL DEL ECUADOR*	X	X	X
BANCO DE GUAYAQUIL	X	X	X
BANCO DE LOJA	X	X	X
BANCO DE MACHALA S.A.	X	X	X
BANCO DEL AUSTRO	X	X	X
BANCO DEL LITORAL			
BANCO DEL PACIFICO	X	X	
BANCO INTERNACIONAL	X	X	X
BANCO NACIONAL DE FOMENTO			
BANCO PICHINCHA	X	X	X
BANCO RUMIÑAHUI			
CITIBANK,N.A. SUCURSAL ECUADOR			
COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO COTOCOLLAO	X	X	X
COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO EL SAGRARIO	X	X	X
COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO PADRE JULIAN LORENTE	X	X	X
COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO GUARANDA LTDA.	X	X	X
COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO 29 DE OCTUBRE	X	X	X
COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO PABLO MUÑOZ VEGA	X	X	X
COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO DE LA PEQUEÑA EMPRESA DE COTOPAXI			
COOPERATIVA DE AHORRO Y CREDITO PEQUEÑA DE LA EMPRESA DE BIBLIAN			
DINERS CLUB	X	X	X
MUTUALISTA IMBABURA	X	X	X
BANCO PRODUBANCO	X	X	
SERVIPAGOS	X	X	

* SOLO INSTITUCIONES Y EMPRESAS DEL SECTOR PUBLICO

Fuente: Servicio de Rentas Internas

CAPITULO II

2. IMPUESTOS AMBIENTALES

2.1. Concepto

Los impuestos ambientales son herramientas fiscales que el Estado aprovecha para recaudar valores de aquellas personas naturales y jurídicas que por sus actividades causen un efecto negativo en el medio ambiente, de acuerdo esta visión se pueden obtener varios conceptos.

“Los impuestos son pagos forzosos desde el sector privado hacia el Estado por los cuales no existe una contraprestación por parte de este último” (Musgrave, R.A. y Musgrave, P.B., 1991).

“Un impuesto ambiental es aquel cuya base imponible es una unidad física, o una aproximación, que tiene un impacto negativo específico comprobado en el medio ambiente” (Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico [OCDE], 2005).

Un impuesto ambiental es aquel que emplee corrija los daños al medio ambiente con los valores recaudados porque internaliza los costos externos denominados también externalidades logrando un nivel aceptable de contaminación ya que toda actividad humana provoca impacto directa o indirectamente en el entorno en que se desarrolla.

Los impuestos pigouvianos llamados así por su autor Arthur Pigou quien planteo la necesidad de la intervención del estado en la relación existente entre los objetivos sociales y los particulares, se basa en la visión de la economía ambiental de corregir la externalidades con la contribución de valores monetarios de ahí que nace el principio de “quien contamina paga” que ha regido en la mayoría de los países europeos.

“Impuesto ambiental es cuya base es una unidad física, ya sea un litro de petróleo, una tonelada de basura, etc., que probablemente ocasiona un efecto negativo en el medio ambiente, con la finalidad de reducir la degradación ambiental” (Centro de Estudios de las Finanzas Públicas, México).

Entonces podemos concluir que un impuesto ambiental es el pago que debe realizar un contribuyente en los términos y plazos que estipula la ley por la contaminación que causa por el consumo de bienes o práctica de conductas que no sean amigables con el medio ambiente.

2.2. Importancia

La importancia de esta modalidad de impuestos toma fuerza a finales de la década de los años ochenta y principios de los noventa en Europa, los países de esta región se preocuparon por la crisis económica que atravesaban decidiendo bajar la imposición a los impuestos que gravaban la renta debido al desempleo para poder establecer los impuestos de carácter ambiental logrando así la compensación en la recaudación de tributos para los gobiernos.

La implementación de impuestos ambientales obligaron a cambiar los sistemas tributarios de aquellos países ya que su característica fundamental es gravar aquellas acciones humanas que provoquen un deterioro del medio ambiente, la reforma fiscal verde llamada así por la enfoque que se tenía de trasladar la carga impositiva de tributos tradicionales a estos nuevos tipos de impuestos se fundamentaba en dos conceptos que son: la existencia de una doble ganancia o doble dividendo y la necesidad de mantener la neutralidad de los ingresos (Roca, 1998).

El doble dividendo o doble ganancia posee dos fines que son:

- La recaudación de fiscal por parte del gobierno; y,
- La necesidad de internalizar las externalidades, entendiéndose como estas los problemas que afectan a todo el mundo como por ejemplo el calentamiento global, la ruptura de la capa de ozono, los gases de invernadero, etc. son inconvenientes que afectan a todo el planeta y que debemos colaborar todos para contrarrestar estos efectos negativos que amenazan la vida de todos los que habitan en la tierra.

La neutralidad de los ingresos hace referencia a que los impuestos ambientales asientan un resultado incentivador positivo, por el contrario los impuestos tradicionales tienen un incentivo positivo y su resultado es negativo.

La reforma fiscal verde pretende beneficiar de dos maneras:

- La primera cambiando las conductas de consumo y de producción reduciendo la contaminación ambiental; y,
- La segunda disminuir la carga impositiva directa como el impuesto a la renta.

En el caso del Ecuador la reciente reforma tributaria intenta aplicar estos beneficios gravando a la envases de plástico no retornables dentro de las cuales contenga cualquier tipo de bebida y a la contaminación vehicular con el que se modificarían las conductas de consumo de los ecuatorianos y para disminuir el porcentaje de contribución por concepto de impuesto a la renta la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Recursos del Estado se complementa con el Código de la Producción expedido en el 21 de diciembre del año 2010, este cuerpo legal contempla en su primera disposición transitoria la reducción de la tarifa de impuesto a la renta para sociedades contemplada en la reforma al artículo 37 de la ley de régimen tributario interno, se aplicara de forma progresiva en los siguientes términos:

- Durante el ejercicio fiscal 2011, la tarifa impositiva será del 24%.
- Durante el ejercicio fiscal 2012, la tarifa impositiva será del 23%.
- A partir del ejercicio fiscal 2013, en adelante, la tarifa impositiva será del 22%.

Adicionalmente en el artículo 24 del Código de la Producción señala estímulos de desarrollo económico como deducciones adicionales para el cálculo del impuesto a la renta, como mecanismo para incentivar la mejor de productividad, innovación y para la producción eco-eficiente, esto consiste en que personas naturales o jurídicas que empleen tecnologías limpias en sus procesos de producción que mejoren la calidad de vida de los ecuatorianos.

Otra exención es la deducción consiste en que las medianas empresas podrán deducirse durante 5 años el 100% en el siguiente tipo de gastos:

- Los gastos incurridos en capacitación técnica dirigida a investigación, desarrollo e innovación tecnológica y que el beneficio no supere el 1% del valor de los gastos efectuados por conceptos de sueldos y salarios del año en que se aplique dicho beneficio.
- Los gastos en la mejora de la productividad a través de actividades de asistencia técnica en desarrollo de productos mediante estudios, análisis de mercado y competitividad, asistencia tecnológica mediante contrataciones de servicios profesionales para el diseño de procesos, productos, adaptación e implementación de procesos de diseño de empaques, desarrollo de software especializado y otros servicios de desarrollo empresarial siempre que el beneficio no supere el 1% de valor de las ventas.

- Los últimos gastos reconocidos son los incurridos por conceptos de viajes, estadía y promoción comercial para el acceso a mercados internacionales como ruedas de negocios, ferias internacionales, el beneficio no puede superar el 50% del valor total de los costos o gastos destinados a la promoción y publicidad.

La adquisición de equipos para obtener un sistema productivo limpio o que originen fuentes de energía renovable como la solar, eólica o similares que por consecuencia reduzcan la degradación del medio ambiente, los propietarios podrán aplicar en la depreciación y amortización el 100% adicional siempre que estas compras no sean obligatorias para cumplir con las disposiciones de la autoridad ambiental, así mismos esta subvención aplica para los equipos que disminuyan la emisión de gases de invernadero, la pago adicional por estas adquisiciones no podrán superar el valor equivalente del 5% del total de los ingresos.

Finalmente otra exoneración importante que el Código de la Producción señala es el no pago de la tarifa del impuesto a la renta que tendrá un plazo de duración de cinco años para el desarrollo de inversiones nuevas y productivas, rige para sociedades que se constituyan después de que entre en vigencia esta norma legal, dichas sociedades deben situarse fuera de las ciudades de Quito y Guayaquil y gozarán de este beneficio a partir del primer año que generen ingresos atribuidos directa y exclusivamente a la nueva inversión.

Las nuevas inversiones se enfocarán en los siguientes ítems:

- En la producción de alimentos frescos, congelados e industrializados;
- Cadena forestal y agroforestal así mismo con en sus productos elaborados;
- Metalmecánica;
- Petroquímica;
- Farmacéutica;
- Turismo;
- Energías renovables inclusive la bioenergía o energía a partir de biomasa;

- Servicios logísticos de comercio exterior,
- Biotecnología;
- Software aplicados; y,
- Los sectores de sustitución estratégica de importaciones y fomento de exportaciones determinados por el Presidente de la República.

Se puede ultimar que la importancia actual de los impuestos verdes reside en la tendencia que el presente siglo fomenta con la preocupación global sobre el medio ambiente, la cual nos obliga a cambiar las conductas humanas existentes para ello se debe crear una conciencia integral sobre cómo cuidar nuestro planeta y las consecuencias futuras que podrían desatarse al no otorgar la importancia pertinente a este tema.

2.3. Objetivos

Para establecer los principales objetivos de los impuestos de esta naturaleza se debe tomar en cuenta los puntos de vista de la economía ambiental y la economía ecológica.

La economía ambiental “canaliza todos sus esfuerzos a poner precios a las ‘externalidades’ para poder reducir los problemas a una única dimensión monetaria y aplicarles, al fin, el análisis coste-beneficio para llegar a soluciones pretendidamente objetivas” (Naredo, 2006).

La economía ecológica es transdisciplinaria el precursor fue Nicholas Georgescu-Roegen quien realizó un estudio en la década de los setenta y señala que “la naturaleza, también juega un rol importante en el proceso económico, así como en la formación del valor económico” (en Daily, 1973), es decir, no es suficiente con asignar un valor monetario a los recursos naturales pues busca una sustentabilidad que precautele el futuro con una tecnología adecuada.

Según estos enfoques los objetivos que se destacan son:

- Internalizar las externalidades
- Recaudar valores monetarios extra-fiscales
- Cambiar la conducta de los consumidores
- Proteger el medio ambiente

Los tributos ambientales deben empezar con la internalización de las externalidades, esto quiere decir que se incorpora los costos del uso de bienes y servicios perjudiciales para el medio ambiente partiendo del principio del que contamina paga, a la vez que producen un cambio en el comportamiento de los consumidores al preferir el uso de productos que no sean nocivos con el entorno.

Por parte del estado esto aumenta su recaudación porque se convierten en ingresos extra-fiscales que deben ser empleados en la corrección de las causas que afectan negativamente el medio ambiente así como también para la disminución de la carga impositiva de los impuestos tradicionales como la renta, el capital y hasta el ahorro.

Al cumplir los fines anteriores se lograría el llamado doble dividendo que según la hipótesis combina dos objetivos en materia tributaria que son:

- Recolectar ingresos desde la óptica del estado, y;
- Corregir las externalidades o fallos de mercado desde el enfoque extra-fiscal.

Cambiar los hábitos de los consumidores no basta con gravar con una carga impositiva elevada a los servicios o productos que estos consumen, más bien esto debe encaminarse a que el mercado local provea de productos sustitutos ecológicos con un precio de mercado similar al producto contaminante pero con el beneficio que al comprar este bien o servicio no tenga que pagar el impuesto, esto es un aspecto muy importante a considerar puesto que si un país implanta un impuesto verde y la oferta no puede satisfacer las necesidades de la demanda no tienen ningún sentido aplicar un impuesto de esta naturaleza.

En Ecuador por ejemplo los vehículos híbridos o eléctricos gozan de cierto privilegio en el pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular porque su tecnología es menos contaminante, pero los precios en el mercado son elevados por lo que la mayoría de la población no puede acceder a comprar un automotor con estas características por lo tanto debe optar por un vehículo regular.

Cabe recalcar que un direccionamiento difuso de estos impuestos puede causar que los objetivos que se pretende alcanzar no se logren dando lugar por ejemplo a que el contribuyente crea tener derecho a contaminar por el simple hecho de pagar un valor al estado, y su comportamiento en el consumo de productos contaminantes se mantenga o aumente en lugar de sustituirlos.

En los últimos años la protección del medio ambiente es perspectiva porque las conductas humanas ambicionan mejorar la calidad de vida pero se olvidaron que las mejoras obtenidas al mismo

tiempo estaban deteriorando nuestro planeta como la ruptura de la capa de ozono o el calentamiento global y afectando a otros seres vivos, incluso llevando hasta la extinción de varias especies de animales.

Los impuestos ambientales son una gran herramienta fiscal ya que diseñados y aplicados correctamente pueden provocar la mejora en cuatro aspectos:

- Conservación del medio ambiente
- Generación de plaza de trabajo
- Innovación y competitividad
- Recaudación fiscal

La conservación del medio ambiente constituye un tema primordial ya de este depende la vida de todos los seres vivos que habitan este planeta, así como también de futuras generaciones, el uso de energías limpias o renovables es una manera de garantizar lo mencionado.

En el campo energético es aspecto clave porque sobre este de grava la mayoría de los impuestos ambientales porque utilizan recursos fósiles que no son renovables y son altamente contaminantes ya que de ellos se deriva la gasolina, aceites, diesel, etc. al usar fuentes de energía limpia y casi inagotable como la luz solar o el viento por citar unos ejemplos dejaríamos de depender de uso de los productos dañinos para el medio ambiente.

La innovación y la competitividad es considerada una de las más grandes barreras al momento de diseñar e implementar un impuesto ambiental puesto que si la carga impositiva es demasiado alta a sectores estratégicos en la economía de un país le resta competitividad, de igual manera la inversión en investigación y desarrollo en nuevas tecnologías es limitada.

Desde esta óptica el estado se ve obligado que al momento de instaurar un impuesto verde en su sistema tributario considere estos aspectos ya que de no hacerlo, la historia se puede volver a repetir de la siguiente forma, un país que no tiene petróleo en su territorio es un gran consumidor de este producto por lo tanto depende de los países exportadores de petróleo, sino realiza inversiones en el campo de investigación y desarrollo de fuentes de energía que no tengan como base el uso de combustibles fósiles su dependencia se mantendrá en vista que cuando se sustituya totalmente el uso de recursos no renovables por el uso de energías limpias pasará a formar parte del grupo de compradores de estas tecnologías.

La recaudación de valores por el empleo de impuestos ambientales conlleva dos aspectos:

- El primero que estos valores son considerados extra-fiscales se les otorga esta característica porque si los objetivos de este impuesto se alcanza al pasar el tiempo los valores van a reducirse cuantiosamente puesto que lo optimo seria llegar a no recaudar ningún valor.
- El estado debe emplear los dineros recaudados que permita remediar los impactos negativos que causan en el medio ambiente el desarrollo de actividades humanas a las que grava el impuesto.

Las exoneraciones que el estado otorgue a través de la ley son valores que el estado deja de percibir por lo tanto el sector que sea beneficiario de estos privilegios deber ser seleccionado cuidadosamente para que no vaya en contra de los fines del impuesto.

En países de vías de desarrollo como el nuestro el uso de eco-impuestos han sido especialmente para financiar el gasto público de los gobiernos por la falta de recursos más que para combatir la contaminación ambiental, además se debe adicionar otro elemento que a diferencia de los países desarrollados como los europeos emplean impuesto verdes en sistemas tributarios reformados y coherentes a diferencia de los países latinoamericanos que añaden este tipo de impuestos pero los tributarios se mantienen por ellos las normativas son contradictorias.

2.4. Ámbitos de aplicación

Los impuestos verdes se enfocan en gravar a la producción al igual que al consumo de bienes y servicios que degradan el medio ambiente o la calidad de vida de los seres que habitan en el planeta dentro los más importantes tenemos al transporte, la contaminación atmosférica, el uso de combustibles, uso y contaminación de agua, productos energéticos, desperdicios sólidos, la emisión de diferentes gases nocivos como el CO₂, etc.

Como se menciona anteriormente la aplicación de impuestos verdes y las reformas a los sistemas tributarios comenzó en Europa es por ello que los países europeos tienen la mayor experiencia en la implementación, aplicación y evaluación de este tipo de impuestos, no se menciona el diseño porque ningún país posee iguales condiciones que otro. Debido a esto se puede observar que al momento de establecer un impuesto ecológico resulta muy complejo incluso con los enfoques e la economía ambiental y la economía ecológica.

La economía ambiental mantiene un enfoque neoclásico por considerar que los recursos naturales son solo fuentes de materiales que requiere la industria y su uso solo produce externalidades al tratar de establecer un valor monetario al impacto que los procesos productivos y el consumo en la naturaleza produce, su análisis es el tradicional costo-beneficio.

Las críticas que la economía ambiental abarca va desde su subordinación a la teoría convencional, su incapacidad de lograr el cambio político necesario para abordar y solucionar los imperantes problemas ambientales, la omisión de variables físicas, territoriales, socio-políticas y consideraciones éticas, hasta la tensión que existe entre adaptarse y querer cambiar el enfoque económico de la corriente prevaleciente (Oliva et al., 2011).

La economía ecológica se enfoca por encontrar la respuesta a la corriente ambientalista su principal característica es por ser transdisciplinaria ya que une a los ecologistas y los economistas, considera a los procesos productivos como parte del medio e intenta analizar el comportamiento y efectos que repercuten las actividades humanas al interactuar con el medio ambiente.

La mayor discrepancia entre la economía ambiental y economía ecológica permanece al momento de asignar un valor a los elementos de la naturaleza.

El aire, el agua y el suelo son los componentes principales de la naturaleza susceptibles a la contaminación por esto al momento de diseñar un impuesto ambiental se hace referencia a estos elementos para establecer la base imponible.

Los impuestos verdes se deben acoplar a los fines de las políticas económicas y ambientales de cada país, alinear los objetivos sociales y los particulares ya que por ejemplo una empresa persigue una utilidad dejando a un lado la responsabilidad del cuidado del medio ambiente a grupos ecologistas ya que a esta organización lucrativa no le importa el impacto negativo que su proceso productivo cause, este tipo de controversias son las que dificultan la configuración de un sistema ambiental integral por estos motivos es indispensable la intervención del estado con normativas para encaminar al logro de un desarrollo sustentable.

Para la conformación de un tributo ambiental se debe seguir las siguientes fases:

- Definir las normas y los diferentes mecanismos a utilizar como tributo ambiental, concretando su diseño con las “prestaciones pecuniarias reguladas por el Derecho Público con los impuestos, tasas, contribuciones especiales y los tributos especiales medios directos o indirectos de la política ambiental. En este ámbito hay que incluir

también los beneficios fiscales y otras medidas desgravatorias de carácter fiscal” (Klurh, 1997).

- Definir los objetivos que se pretende alcanzar en un “orden de prioridades adecuado: incentivación, reestructuración y recaudación” (Cortes. C., 2008).
- De la teoría mencionada posteriormente se debe establecer los componentes del tributo como el hecho generador, la base imponible, el sujeto pasivo, la cuantía del impuesto, las exenciones que guarden una adecuada estructura.
- Finalmente analizar que la estructura del tributo transmita el incentivo de proteger al ambiente.

Un aspecto importante de los impuestos ambientales que se debe considerar es la capacidad contributiva que tenga el sujeto pasivo porque al gravar un valor excesivo afectaría en mayor parte a las personas de bajos recursos, para este punto se más equitativo para una sociedad la ley que crea un gravamen de esa naturaleza hace uso de exenciones.

Las reducciones, rebajas o exoneraciones para impuestos en materia ambiental corresponden a eliminar esas brechas existentes en la capacidad contributiva que tienen los contribuyentes sin que se convierta en un subsidio negativo que mantenga la contaminación por parte de ese sector.

Para que el impuesto sea considerado eficiente y eficaz en un país no debe argumentarse solo en las normativas legales que lo presiden sino también en la existencia de un organismo de control ya que cuyos resultados están en gran medida ligados a la capacidad de la administración pública.

El gobierno no puede ser el único individuo que controle la aplicación de estas normas la sociedad que lo conforma también está llamada a realizar esta actividad ya que si el ámbito de aplicación es extenso como gravar las emisiones de gases de vehículos la vigilancia por parte del sector público es muy limitada en cambio que si el impuesto gravara a un sector económico específico sería netamente responsable el estado.

2.5. Impuestos ambientales en países de la región

En Latinoamérica la utilización de impuestos verdes son escasos, inclusive los países que los aplican sin cambiar su sistema tributario, los eco-impuestos nacen en cuerpos legales aislados en lugar de ser complementarios con las normativas ya existentes, debido a estos motivos se puede observar en diversas ocasiones que las leyes, ordenanzas, códigos, etc. que crean esta clase de impuestos no guardan una estrecha coherencia con las disposiciones actuales, incluso se contradicen.

En el caso del Ecuador cabe señalar que la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado incentiva al uso de vehículos de transporte que reduzcan la polución como los híbridos o eléctricos, pero el mismo cuerpo legal grava dos impuestos como son el impuesto al valor agregado y el impuesto a consumos especiales a los vehículos cuyo avalúo sea superior a los 35.000 dólares y posean alta tecnología.

Según el informe “Impuestos Verdes ¿Una herramienta para la política fiscal en Latinoamérica?”, en los países latinoamericanos se grava impuestos a los siguientes bienes y servicios:

Argentina

Impuesto a los combustibles que incluye combustibles líquidos, gas oil, diesel oil, kerosene y gas natural.

Brasil

En este país no se implementó un impuesto verde sino que el gobierno estatal transfiere los valores recaudados por concepto del impuesto sobre la circulación de bienes y servicios (ICMS) lo que en nuestro país se le denomina impuesto al valor agregado (IVA), la transferencia de estos fondos a los gobiernos locales está en función de un índice ecológico que lo calcula cada municipio y dicho índice contempla la reserva ecológica, parque, bosque, área de protección, etc.

Chile

Impuesto a los productos específicos a los combustibles, este impuesto considera los derechos de explotación, combustibles automotrices, petróleo diesel, automóviles a gas licuado y otros.

Las patentes mineras y permisos negociables para la emisión de fuentes fijas de óxidos de nitrógeno, de partículas en suspensión y para la extracción de agua son algunos de los instrumentos que ese país aplica para conservar los recursos naturales que posee.

Costa Rica

Impuesto Único sobre combustibles

Colombia

Impuesto Global que es el pago de una tasa fija para las gasolinas y diesel más la sobretasa de un 25% sobre el precio de venta al público de referencia por galón para las gasolinas y de un 6% para el diesel.

Los beneficios tributarios ambientales que contempla el régimen colombiano son exclusiones del IVA para inversiones en sistemas de control y monitoreo para maquinarias de reciclaje, depuración o tratamiento de aguas residuales, emisiones atmosféricas o residuos sólidos, etc. en estas exenciones se puede observar los incentivos que genera a los contribuyentes.

México

Derechos de descarga de aguas residuales, este impuesto se grava sobre el desecho continuo u ocasional de aguas residuales en terrenos, ríos, mares, humedales u otros cuerpos receptores, sus exenciones son que el contribuyente puede recuperar una parte o el total del valor cancelado realiza proyectos para el tratamiento de sus aguas residuales.

Paraguay

Impuesto selectivo al consumo y combustibles

Perú

Impuesto selectivo al consumo – combustibles

En América Latina el principal producto al que se grava un impuesto de esta naturaleza es a los combustibles en casi todas sus formas lógicamente esta tendencia obedece que los problemas ambientales se interrelacionan y la mejorar de un problema produce un avance positivo en otro.

En otros países como los europeos pioneros en la aplicación de los impuestos ecológicos cuyo fin es la protección del medio ambiente y según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) se destacan los siguientes:

Finlandia

Impuesto al carbón

Suecia

Impuesto al SO₂

Impuesto sobre la acidificación

Dinamarca

Impuesto al SO₂ y al CO₂

Impuesto sobre residuos sólidos

Países bajos

Impuesto al consumo de energía

Holanda

Impuesto sobre las emisiones de aguas

España

Impuesto sobre los hidrocarburos

Impuesto sobre los aceites

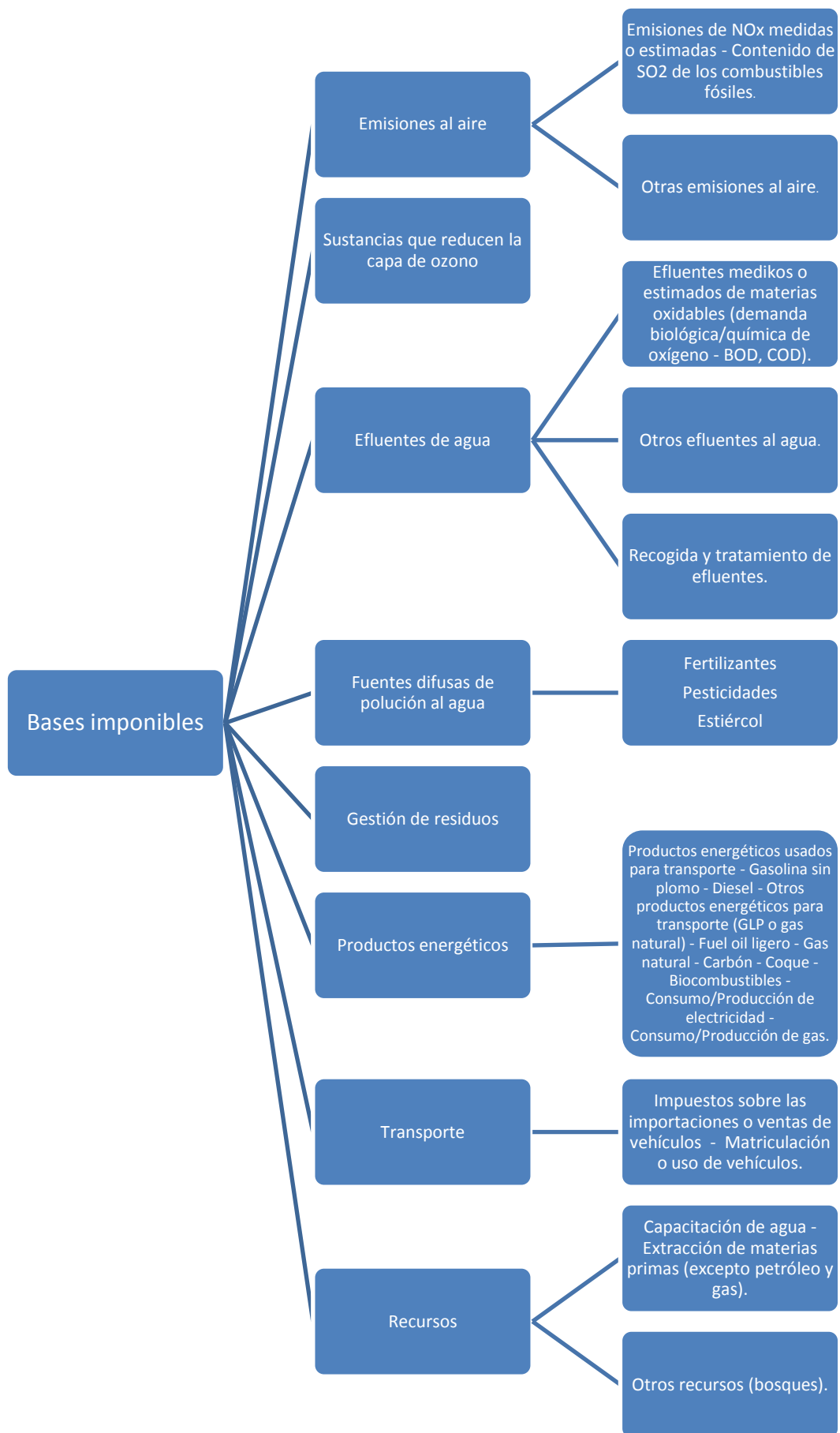
Según la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) los principales sectores a los que gravan los impuestos ambientales en el mundo son:

- El agua
- La energía
- El transporte
- El embalaje
- La atmósfera
- Plaguicidas

Podemos concluir que se grava a estos ítems anteriormente mencionados porque en ellos reside el problema del deterioro del medio ambiente, modificando los sistemas productivos al igual que los hábitos de consumo se puede lograr un desarrollo sostenible; es decir, tener un buen nivel de vida desarrollando las actividades humanas que causen el menor impacto negativo en el medio ambiente por lo que podemos garantizar no solo la vida de los seres vivos que actualmente habitan en la tierra sino también la calidad de vida de las generaciones futuras.

Sin duda la experiencia internacional demuestra que un impuesto ambiental es beneficioso si su planteamiento es adecuado; es decir, la base imponible, el hecho generador, la cuantía y las exenciones son razonables para el país que los aplica, porque un eco-impuesto aplicado en Europa no se puede implementar en Latino América de la misma manera principalmente por no tener el mismo sistema tributario y adicionalmente un sin número de factores directos e indirectos que estos países poseen, sin embargo pueden intentar gravar al mismo bien o servicio pero los componentes del impuesto deben adaptarse a las circunstancias de cada país.

De acuerdo al Instituto Nacional de Estadística de España se puede tomar en consideración las principales bases imponibles que consideran los impuestos ambientales:



Los productos energéticos se toman más en cuenta al momento de implementar los impuestos ambientales por su relación directa y variada con problemas ambientales a escala mundial como el cambio climático, contaminación de la atmósfera, otros a menor escala que se centran en áreas urbanas como el ruido o la congestión. El uso de energía de manera planetaria depende de recursos fósiles, los combustibles fósiles son la razón primordial de la contaminación en las emisiones de dióxido de carbono, la gran diversidad de tipos de combustibles fósiles constituyen una amplia base imponible.

CAPITULO III

3. IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR

3.1. Concepto

El Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular es un tributo al que están sujetos todas las personas naturales o jurídicas propietarias de un vehículo automotor que por su uso causen contaminación al ambiente y deben cancelar al sujeto activo la cuantía y en el plazo que la ley así lo determine.

3.2. Objetivo

El objetivo del Impuesto Ambiental a la contaminación vehicular consiste en gravar la contaminación al medio ambiente que es producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre sea de pasajeros o de carga.

3.3. Hecho generador

“El hecho generador de este impuesto es la contaminación ambiental producida por los vehículos motorizados de transporte terrestre” (Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2011).

3.4. Variables para la aplicación del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular

Las variables que se considera para calcular este impuesto están compuestas por el cilindraje del vehículo que son expresadas en centímetros cúbicos y los años de antigüedad del mismo contados desde el año de fabricación.

3.5. Base imponible

La base imponible como se menciona está sujeta al cilindraje del automotor, la tarifa que la ley menciona se encuentra en la siguiente tabla:

No.	Tramo cilindraje - Automóviles y motocicletas	\$ / cc.
1	Menor a 1.500 cc.	0,00
2	1501 - 2.000 cc.	0,08
3	2001 - 2.500 cc.	0,09
4	2501 - 3.000 cc.	0,11
5	3001 - 3.500 cc.	0,12
6	3501 - 4.000 cc.	0,24
7	Más de 4.000 cc.	0,35

Fuente: Servicio de Rentas Internas

Sin embargo para el calcular el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular la base imponible no es suficiente para establecer el valor que el contribuyente debe cancelar como en otros impuestos directos, de aquí que la segunda variable que se considera para este impuesto son los años del automotor a lo cual la ley lo denomina “Factor de Ajuste” y esto como señala la ley es “un porcentaje relacionado con el nivel potencial de contaminación ambiental provocado por los vehículos motorizados de transporte terrestre, en relación de los años de antigüedad o la tecnología del motor del respectivo vehículo” y para esto la administración tributaria lo demuestra en la siguiente tabla:

No.	Tramo de Antigüedad (años) - Automóviles	Factor
1	Menor a 5 años	0%
2	de 5 a 10 años	5%
3	de 11 a 15 años	10%
4	de 16 a 20 años	15%
5	Mayor a 20 años	20%
6	Híbridos	-20%

Fuente: Servicio de Rentas Internas

Adicionalmente se debe tomar en cuenta para calcular el valor a pagar lo que la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado expide en dos disposiciones transitorias respecto al impuesto ambiental a la contaminación vehicular y son las siguientes:

- Los vehículos de transporte terrestre de motor mayor a 2500 centímetros cúbicos y, de una antigüedad de más de 5 años, contados desde el respectivo año de fabricación del vehículo,

tendrán una rebaja del 80% del valor del correspondiente impuesto a la contaminación vehicular a pagar, durante 3 años contados a partir del ejercicio fiscal en el que se empiece a aplicar este impuesto. Durante los años cuarto y quinto la rebaja será del 50%.

- El gobierno central implementará un programa de chatarrización y renovación vehicular generando incentivos para los dueños de vehículos de mayor antigüedad y cilindraje conforme lo determine el respectivo reglamento.

3.6. Cuantía del impuesto

Para conocer el valor que el propietario de un vehículo motorizado debe liquidar al Estado el Servicio de Rentas Internas aplicará la siguiente fórmula:

$$IACV = [(b - 1500) t] (1 + FA)$$

Donde:

b.- Es la base imponible expresado cilindraje en centímetros cúbicos.

t.- Es el valor de imposición específica.

FA.- Es el factor de ajuste

El rubro del impuesto ambiental a la contaminación vehicular en ningún caso será mayor al valor correspondiente al 40% del avalúo del respectivo vehículo y del año en que se calcula dicho impuesto, el avalúo será el que conste en la base de datos del Servicio de Rentas Internas.

3.7. Exenciones

Como en cualquier impuesto se consideran exenciones para casos puntuales que la ley menciona y en concordancia con el instructivo para gestionar el sistema de matriculación vehicular tenemos los siguientes:

Los vehículos de propiedad de las entidades del sector público, según la definición del artículo 225 de la Constitución Política que menciona que el sector público comprenden:

- Los organismos y dependencias de las funciones Ejecutiva, Legislativa, Judicial, Electoral y de Transparencia y Control Social.
- Las entidades que integran el régimen autónomo descentralizado.
- Los organismos y entidades creados por la Constitución o la ley para el ejercicio de la potestad estatal, para la prestación de servicios públicos o para desarrollar actividades económicas asumidas por el Estado.
- Las personas jurídicas creadas por acto normativo de los gobiernos autónomos descentralizados para la prestación de servicios públicos.

Todas las entidades que comprendan el sector público solicitaran al Servicio de Rentas Internas por una sola vez la exoneración de este impuesto presentando la solicitud de exoneración, reducción y rebaja de impuesto a la propiedad de vehículos con una copia simple del DAU, factura o matrícula de automotor conjuntamente con una copia a color del representante legal.

La segunda exención que la ley contempla es para los vehículos destinados al transporte público de pasajeros, siempre y cuando cuenten con el permiso de operación respectivo como lo indica la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Los vehículos de transporte escolar y taxis también tienen la exención de pago de este impuesto y de la misma manera tengan el permiso de operación respectivo como lo indica la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Los propietarios de estos vehículos solicitarán la exoneración del impuesto ambiental a la contaminación vehicular ante Servicio de Rentas Internas previo la presentación de la solicitud de exoneración, reducción y rebaja de impuesto a la propiedad de vehículos con una copia a color de la cédula, copia simple de la matrícula, factura o el DAU si el vehículo es importado, copia del permiso de operación emitido por la entidad que regula el transporte público y licencia si es chofer profesional.

Los contribuyentes que tenga un vehículo destinado exclusivamente a una actividad productiva o de comercio también son beneficiarios de la exoneración para lo cual deberán presentar a la administración tributaria la solicitud de exoneración, reducción y rebaja de impuesto a la propiedad de vehículos con una copia a color de la cédula a color, copia simple de la matrícula, factura o el DAU si el vehículo es importado, permiso de operación por cuenta propia que es otorgado por la Agencia Nacional de Tránsito.

Para el caso de vehículos nuevos podrán acogerse a esta exoneración sin presentar el permiso de operación por cuenta propia ya que la administración le otorgara por una sola vez la exoneración previo la presentación de los requisitos antes mencionados y revisión en el sistema del ruc que la actividad principal sea una actividad productiva o de comercio, que los valores declarados por el contribuyente correspondan a la actividad del Registro Único de Contribuyentes y adicionalmente tenga facturas y guías de remisión vigentes.

Los contribuyentes que soliciten las exenciones por transporte público de pasajeros o por tener una actividad productiva o de comercio deberán encontrarse al día con sus obligaciones y presentar los requisitos que les corresponda únicamente en la provincia en la cual tengan como matriz el Registro Único de Contribuyentes.

Los automotores considerados clásicos gozan también de la exención del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular y presentarán al Servicio de Rentas Internas la solicitud de exoneración, reducción y rebaja de impuesto a la propiedad de vehículos, copia a color de la cédula del propietario y el documento emitido por el municipio respectivo que indique que el vehículo es considerado clásico.

La Secretaría de Movilidad exige en la revisión técnica vehicular antes de otorgar el certificado de auto clásico y a través de esta se observa que se reúna los siguientes requisitos:

- El año modelo o de fabricación le debe otorgar una antigüedad superior a 35 años, contados a partir del año que transcurre.
- Su configuración, características y aditamentos deben respetar en forma general las especificaciones técnicas dadas por el fabricante durante su producción original.
- La cantidad de vehículos de esa marca, modelo y año modelo constituyen una rareza en nuestro medio por lo que no debe existir más de 50 unidades de ese tipo en la ciudad.
- Las características tecnológicas y mecánicas del vehículo permiten catalogarlo dentro de una categoría especial de vehículos poco comunes en nuestro medio.

Cabe recalcar que estos vehículos no pueden circular libremente en el Distrito Metropolitano de Quito, a excepción de los traslados a ferias y competencias pero en plataformas.

Los vehículos eléctricos están exentos del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, los propietarios de carros no realizarán ningún trámite ante la administración tributaria porque los ensambladores o importadores de estos vehículos ingresaran el dato del tipo de

combustible que utilizan y el sistema de matriculación vehicular del Servicio de Rentas Internas los exonerará de manera automática.

Finalmente son beneficiarios de la exoneración del pago del impuesto a la contaminación vehicular son las personas dueñas de un vehículo que tengan una discapacidad, de igual forma para acceder a este beneficio los propietarios presentarán al Servicio de Rentas Internas la solicitud de exoneración, reducción y rebaja de impuesto a la propiedad de vehículos, copia a color de la cédula de identidad o pasaporte, copia simple de la matrícula, factura o el DAU si el vehículo es importado y copia a color del carnet emitido por el Consejo Nacional de Discapacidad (CONADIS).

La presentación de estos documentos se realizará una sola vez y son beneficiarios esta subvención a razón de un vehículo por persona.

Todas las exenciones indicadas se pueden efectuar en cualquier agencia del SRI siempre y cuando los valores aun no hayan sido pagados y de ser el caso deberán presentar la solicitud por pago indebido o en exceso en la secretaria de la misma institución.

3.8. Pago del impuesto

Los propietarios de vehículos automotores y sujetos pasivos de este impuesto deberán cancelar los valores correspondientes en las instituciones financieras en las cuales el Servicio de Rentas Internas mantenga el convenio de recaudación de tributos.

La liquidación del impuesto se realizará conjuntamente con el pago de la matricula de forma anual, para el caso de vehículos nuevos se pagará el valor concerniente previo a la entrega del distribuidor a su propietario, para automotores importados el impuesto se cancelará en forma conjunta con los derechos arancelarios antes de se autorice su despacho de la aduana.

De no pagar los valores determinados por el sujeto activo en periodo señalado los propietarios de los vehículos tendrán que saldar el impuesto más los intereses por mora.

El artículo 21 del Código Tributario menciona lo siguiente que la obligación tributaria que no fuera satisfecha en el tiempo que la ley establece, causará a favor del respectivo sujeto activo y sin necesidad de resolución administrativa alguna, el interés anual equivalente a 1.5 veces la tasa activa referencial para noventa días establecida por el Banco Central del Ecuador, desde la fecha de su exigibilidad hasta la de su extinción. Este interés se calculará de acuerdo con las tasas de interés

aplicables a cada período trimestral que dure la mora por cada mes de retraso sin lugar a liquidaciones diarias; la fracción de mes se liquidará como mes completo.

La persona natural o jurídica que compre un vehículo y que el propietario anterior adeude al Estado valores por concepto del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular constituirá responsable de los importes correspondientes, sin que esto extinga el derecho a exigir el pago del impuesto al dueño anterior.

3.9. Estadísticas del parque automotor en el Ecuador

El Ecuador posee un amplio parque automotor en todas las provincias con distintas clases de vehículos para efectos del análisis general tomarán en cuenta el número de vehículos diferenciado por el tipo de servicio reportado por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador para el año 2011.

3.9.1. Parque automotor nacional

PARQUE AUTOMOTOR NACIONAL POR PROVINCIA Y TIPO DE SERVICIO AL 2011

PROVINCIA	TIPO DE SERVICIO	AUTOMÓVILES	BUSES	CAMIONES	CAMIONETAS	SUVS	VANS	TOTAL
AZUAY	ALQ	3.944	1.175	1.993	1.845	31	606	9.594
	PAR	49.027	560	9.387	35.724	29.594	1.337	125.629
TOTAL AZUAY		52.971	1.735	11.380	37.569	29.625	1.943	135.223
BOLÍVAR	ALQ	291	273	428	442	14	14	1.462
	PAR	4.241	100	1.951	5.256	1.766	82	13.396
TOTAL BOLÍVAR		4.532	373	2.379	5.698	1.780	96	14.858
CAÑAR	ALQ	382	378	751	1.018	6	50	2.585
	PAR	10.416	192	3.744	11.807	5.284	261	31.704
TOTAL CAÑAR		10.798	570	4.495	12.825	5.290	311	34.289
CARCHI	ALQ	735	321	906	214	54	42	2.272
	PAR	7.133	158	2.459	5.780	4.138	75	19.743
TOTAL CARCHI		7.868	479	3.365	5.994	4.192	117	22.015
CHIMBORAZO	ALQ	2.749	945	692	268	33	83	4.770
	PAR	20.099	292	4.732	14.862	6.826	470	47.281
TOTAL CHIMBORAZO		22.848	1.237	5.424	15.130	6.859	553	52.051
COTOPAXI	ALQ	858	636	1.064	898	5	109	3.570
	PAR	16.997	179	6.647	17.839	6.334	328	48.324
TOTAL COTOPAXI		17.855	815	7.711	18.737	6.339	437	51.894
EL ORO	ALQ	2.978	869	712	678	80	241	5.558
	PAR	14.792	302	6.613	17.584	6.319	579	46.189
TOTAL EL ORO		17.770	1.171	7.325	18.262	6.399	820	51.747
ESMERALDAS	ALQ	1.746	524	408	201	46	38	2.963
	PAR	5.779	129	3.092	6.730	2.807	189	18.726
TOTAL ESMERALDAS		7.525	653	3.500	6.931	2.853	227	21.689

GALÁPAGOS	ALQ	2	18	15	163	0	2	200
	PAR	46	10	144	185	66	9	460
TOTAL GALÁPAGOS		48	28	159	348	66	11	660
GUAYAS	ALQ	11.005	2.588	4.237	1.885	31	1.035	20.781
	PAR	215.465	1.815	36.458	107.329	70.485	6.509	438.061
TOTAL IMBABURA		226.470	4.403	40.695	109.214	70.516	7.544	458.842
IMBUBURA	ALQ	1.491	910	1.330	686	28	191	4.636
	PAR	21.530	220	4.578	14.461	9.225	478	50.492
TOTAL IMBABURA		23.021	1.130	5.908	15.147	9.253	669	55.128
LOJA	ALQ	1.598	427	800	677	33	103	3.638
	PAR	16.791	203	4.134	13.812	7.193	326	42.459
TOTAL LOJA		18.389	630	4.934	14.489	7.226	429	46.097
LOS RÍOS	ALQ	1.159	810	511	131	11	18	2.640
	PAR	16.515	339	7.873	19.707	4.724	406	49.564
TOTAL LOS RÍOS		17.674	1.149	8.384	19.838	4.735	424	52.204
MANABÍ	ALQ	4.536	790	1.366	310	109	129	7.240
	PAR	32.249	477	8.531	30.685	11.152	783	83.877
TOTAL MANABÍ		36.785	1.267	9.897	30.995	11.261	912	91.117
MORONA SANTIAGO	ALQ	99	150	217	333	2	2	803
	PAR	759	67	819	1.923	884	32	4.484
TOTAL MORONA SANTIAGO		858	217	1.036	2.256	886	34	5.287
NAPO	ALQ	76	100	112	283	9	0	580
	PAR	863	50	624	1.365	756	39	3.697
TOTAL NAPO		939	150	736	1.648	765	39	4.277
ORELLANA	ALQ	277	113	511	228	5	6	1.140
	PAR	676	57	1.201	2.133	477	47	4.591
TOTAL ORELLANA		953	170	1.712	2.361	482	53	5.731
PASTAZA	ALQ	171	144	148	357		20	840
	PAR	2.003	47	793	1.584	1.013	69	5.509
TOTAL PASTAZA		2.174	191	941	1.941	1.013	89	6.349
PICHINCHA	ALQ	14.476	5.329	6.130	3.821	210	2.604	32.570
	PAR	252.170	2.497	35.600	119.637	123.736	7045	540.685
TOTAL PICHINCHA		266.646	7.826	41.730	123.458	123.946	9.649	573.255
SANTA ELENA	ALQ	199	68	57	70	0	1	395
	PAR	1.476	21	463	1.396	294	32	3.682
TOTAL SANTA ELENA		1.675	89	520	1.466	294	33	4.077
SANTO DOMINGO	ALQ	1.549	494	595	91	46	67	2.842
	PAR	8.726	169	5.119	11.569	5.080	335	30.998
TOTAL SANTO DOMINGO		10.275	663	5.714	11.660	5.126	402	33.840
SUCUMBÍOS	ALQ	359	221	288	355	8	11	1.242
	PAR	1.282	107	1.669	2.776	807	62	6.703
TOTAL SUCUMBÍOS		1.641	328	1.957	3.131	815	73	7.945
TUNGURAHUA	ALQ	3.294	1.350	1.448	1.989	63	286	8.430
	PAR	36.119	725	8.944	30.432	12.584	1039	89.843
TOTAL TUNGURAHUA		39.413	2.075	10.392	32.421	12.647	1.325	98.273
ZAMORA CHINCHIPE	ALQ	93	66	154	157	1	6	477
	PAR	856	40	645	1.328	498	25	3.392
TOTAL ZAMORA CHINCHIPE		949	106	799	1.485	499	31	3.869
TOTAL		790.077	27.455	181.093	493.004	312.867	26.221	1.830.717

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

El parque automotor para el año 2011 en nuestro país está compuesto por 1.830.717 vehículos compuesto por 790.077 automóviles que corresponde al 43,16% es la mayor parte del total, 27.455 buses que representa el 1,50%, 181.093 camiones que es el 9,89%, 493.004 camionetas que corresponde el 26,93%, 312.867 svuns (jeep) que abarca el 17,09%, por último 26.221 vans que representan el 1,43% de la totalidad, es decir la mayoría de vehículos que hay en el país son automóviles y camionetas.

3.9.2. Relación de la población con el parque automotor

Un dato importante es que existen 14.703.648 de ecuatorianos lo que en relación con el total vehículos se determina que por cada 8.03 ecuatorianos existe un vehículo es bastante extenso en relación a otros países del continente americano con excepción de Estados Unidos como se muestra en el cuadro siguiente:

País	Población	Parque Automotor	Relación habitantes/vehículos
Argentina	41.769.726	10.485.859	3.98
Brasil	193.987.291	46.524.341	4.17
Chile	17.248.450	3.642.065	4.74
Colombia	46.044.601	3.353.469	13.73
Estados Unidos	311.800.000	253.897.225	1.23
México	113.459.903	32.429.225	3.50
Perú	29.900.000	1.894.485	17.09
Venezuela	28.833.845	4.075.202	7.08

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

3.9.3. Parque automotor nacional según tipo de servicio



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

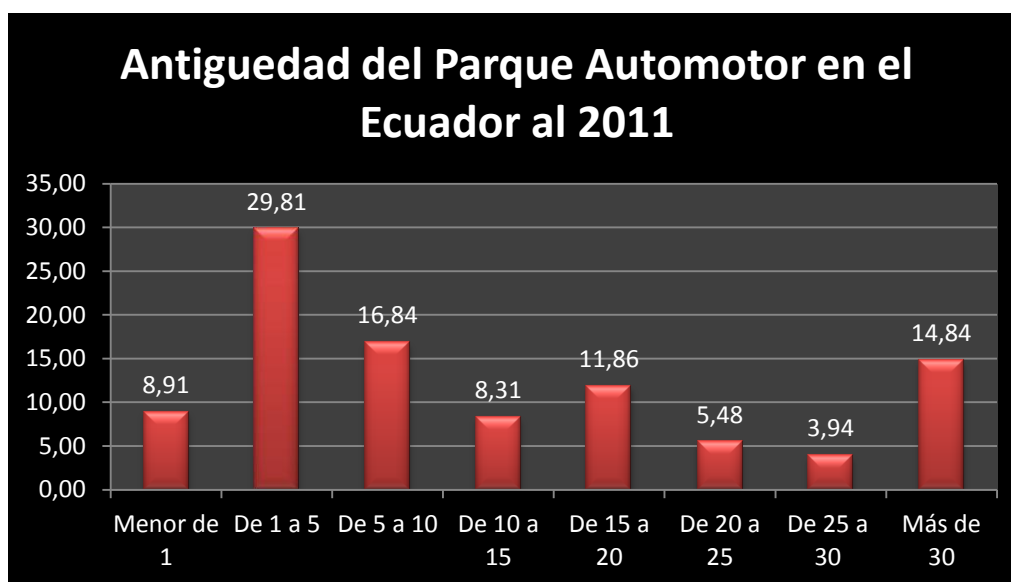
Los vehículos que poseen el tipo de servicio de alquiler son los destinados al servicio público como taxis, buses además de camiones y camionetas cooperadas que al año 2011 eran 121.228 automotores que representan el 6,62% del parque automotor no pagan impuesto ambiental a la contaminación vehicular por la actividad económica sin contemplar otras exoneraciones que la ley otorga como los casos de vehículos de propiedad del estado, los destinados a una actividad productiva o de comercio, los pertenecientes a personas de la tercera edad, ambulancias u hospitales rodantes y los autos clásicos.

3.9.4. Antigüedad del parque automotor nacional

Un elemento que requiere análisis es la antigüedad del parque automotor en el nuestro país porque este forma parte de las variables que se utiliza para el cálculo del valor a pagar por concepto del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, según el anuario publicado por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) los vehículos poseen la siguiente antigüedad:

Antigüedad	Unidades
Menor a 1 año	163.055
De 1 a 5 años	545.765
De 5 a 10 años	308.344
De 10 a 15 años	152.212
De 15 a 20 años	217.187
De 20 a 25 años	100.243
De 25 a 30 años	72.207
Más de 30 años	271.704
Total	1.830.717

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador



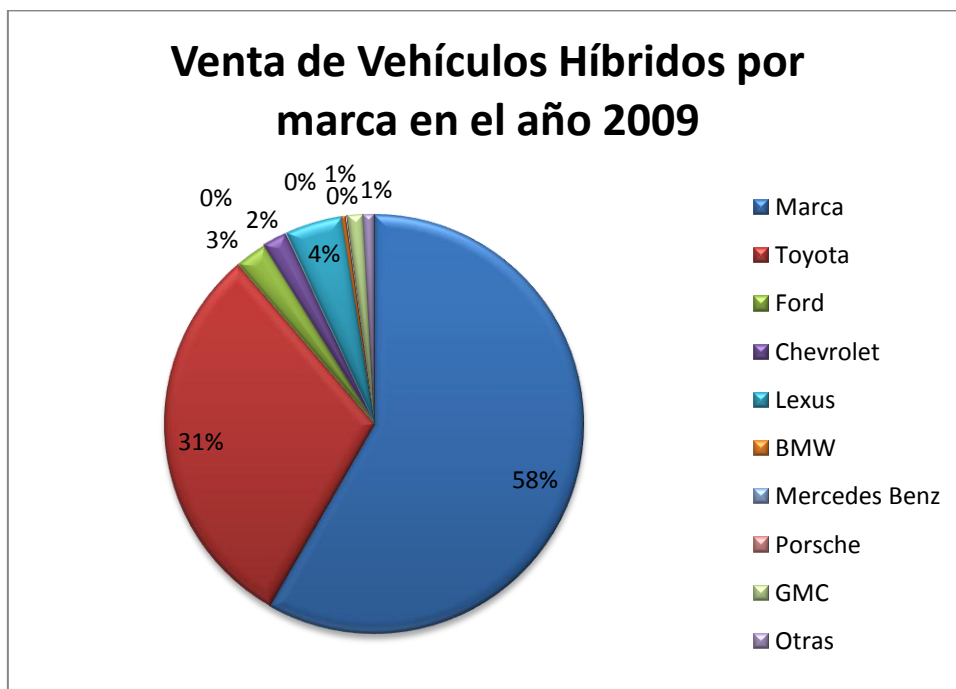
Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

De los datos anteriores se puede deducir que los vehículos en su mayoría son nuevos ya que un automotor no termina su vida útil a los cinco años como menciona la norma tributaria, dentro 55,56% del parque automotor están comprendidos vehículos menores a diez años de antigüedad, las grandes facilidades que las casa comerciales ofrecen al público para adquirir un carro ha permitido la renovación masiva de los automóviles sobre todos en las grandes ciudades, el 8,31% y el 11,86% de automotores poseen una antigüedad de diez a quince años y de quince años a veinte años respectivamente, siendo de mucha importancia un control más rígido por parte de las autoridades correspondientes para otorgar el permiso de circulación en las diferentes ciudades debido a que sus prestaciones tanto técnicas, ambientales y de seguridad no son las adecuadas para

los tiempos actuales, por último tenemos a los vehículos cuya antigüedad supera los 20 años compuesto por el 24,26% del total del parque automotor en el país, dichos carros deberían ser reciclados mediante la chatarrización y no estar circulando por las calles o carreteras del Ecuador puesto que configuran un peligro para la ciudadanía , cabe mencionar que si bien a partir de los 35 años de antigüedad un vehículo puede ser considerado clásico este no constituiría ningún peligro si cumpliese con el usar este carro únicamente para ferias y exposiciones y que para su traslado se lo realice a través de plataformas.

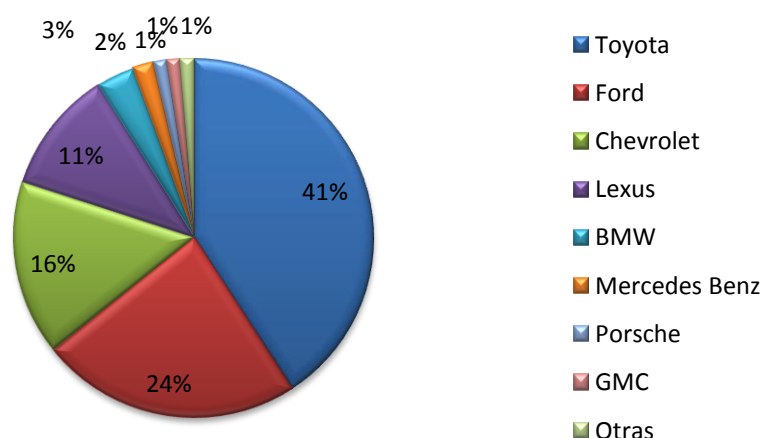
3.9.5. Ventas de vehículos híbridos

A continuación se presentan estadísticas sobre las ventas de vehículos híbridos en el Ecuador desde el año 2009 al 2011.



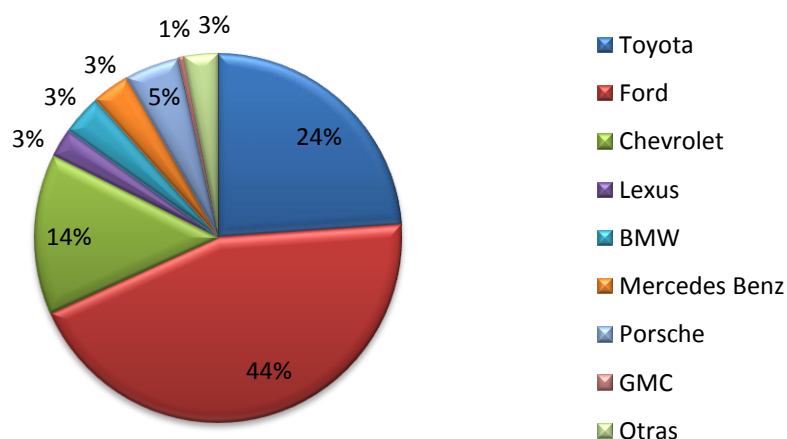
Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Venta de Vehículos Híbridos por marca en el 2010



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Venta de Vehículos Híbridos por marca en el 2011



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

La venta de vehículos híbridos en los últimos años ha tenido variaciones significativas para el año 2009 el total de ventas en el Ecuador fue de 1.437 unidades, para el año 2010 ascendió a 4.509 unidades, sin embargo para el año 2011 las ventas bajaron casi a la mitad en relación al año 2010 porque los vehículos vendidos fueron de 2.230 esto responde a que en el mes de Agosto del año 2011 el Comité de Comercio Exterior (COMEX) inició un régimen de licencias para restringir la

importación de vehículos y el sector automotriz “rechazó rotundamente la implementación de esta ilegal medida que transgrede los convenios internacionales y afecta el normal desenvolvimiento del sector automotor” (Anuario de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2011, p. 5), además este mecanismo de restricción conlleva a que los precios de los vehículos en el mercado nacional se eleven y haya especulación.

Desde la óptica de la industria automotriz también rechazan de forma rotunda la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado ya que señalan “que esta reforma con supuesto carácter ambiental contradecía todo principio ecológico al pretender aplicar impuestos que sacarían del mercado a los vehículos híbridos que son automotores menos contaminantes y más amigables con el medio ambiente” (Anuario de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2011, p. 4), sacarían de competencia a este tipo de automotores del mercado nacional ya que por poseer esta tecnología su costo supera los 35.000 dólares por lo tanto las personas que adquieran estos vehículos deberán cancelar el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) por considerar que son carros de lujo.

3.9.6. Ventas anuales de vehículos en el Ecuador

Composición de las Ventas en Ecuador					
Año	Ensamble local	%	Importación	%	Total
2001	20.316	35,67%	36.634	64,33%	56.950
2002	21.047	30,34%	48.325	69,66%	69.372
2003	22.768	39,19%	35.327	60,81%	58.095
2004	22.230	37,58%	36.921	62,42%	59.151
2005	29.528	36,72%	50.882	63,28%	80.410
2006	31.496	35,17%	58.062	64,83%	89.558
2007	32.591	35,51%	59.187	64,49%	91.778
2008	46.782	41,52%	65.902	58,48%	112.684
2009	43.077	46,44%	49.687	53,56%	92.764
2010	55.683	42,13%	76.489	57,87%	132.172
2011	62.053	44,36%	77.840	55,64%	139.893

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Ventas Anuales por tipo de Vehículo						
Año	Automóviles	Camionetas	Suvs	Vans	Camiones y Buses	Total
2001	22.936	13.765	13.541	1.431	5.277	56.950
2002	29.296	16.103	12.910	2.664	8.399	69.372
2003	27.565	14.113	9.050	2.947	4.420	58.095
2004	28.474	14.198	10.009	2.372	4.098	59.151
2005	41.695	17.734	12.647	2.054	6.280	80.410
2006	42.932	19.251	15.968	1.563	9.844	89.558
2007	38.565	20.660	19.769	1.917	10.867	91.778
2008	46.846	27.963	22.710	2.207	12.958	112.684
2009	35.869	21.336	24.727	1.895	8.937	92.764
2010	57.278	27.808	32.972	3.702	10.412	132.172
2011	62.585	27.469	31.712	5.678	12.449	139.893

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Las ventas en Ecuador en los últimos años siguen un patrón creciente con excepción de los años 2003 y 2009, cabe recalcar que los cuadros anteriores no contemplan la venta de motocicletas, el incremento de la demanda en el sector automotriz obedece a diversos factores tales como la creciente población en zonas urbanas, servicio de transporte que no cubre la demanda, sencillez para obtener crédito para financiar la adquisición de un vehículo, estas con algunas de las razones por las que hoy en día tener un automotor ya no es un lujo sino más bien una necesidad.

Ventas de Vehículos por Provincias en el año 2011		
Provincias	Unidades	%
Pichincha	54.905	39,25
Guayas	36.916	26,39
Tungurahua	10.106	7,23
Azuay	8.999	6,43
Imbabura	4.972	3,55
Manabí	4.510	3,22
El Oro	3.374	2,41
Loja	3.213	2,30
Otras	12.898	9,22
Total	139.893	100,00

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Las cinco provincias que abarcan la mayoría del parque automotor nuevo son:

- Pichincha con el 39,0%
- Guayas con el 26,4%
- Tungurahua con el 7,2%
- Azuay con el 6,4%
- Imbabura con el 3,6%

Las provincias mencionadas gozan del mayor crecimiento económico del país motivo el cual sus habitantes tienen la posibilidad de mejorar su calidad de vida, sin duda es aspecto positivo pero en el ámbito ambiental es perjudicial porque el utilizar un vehículo a motor conlleva a contribuir con la contaminación al medio ambiente por la emisión de los gases que producen.

Para adquirir un vehículo nuevo con características básicas se puede encontrar en el mercado ecuatoriano a partir de 9.000 dólares y con financiamientos que de acuerdo a su capacidad de pago se extienden hasta los 60 meses plazo, los consumidores ven en esto una perspectiva de progreso aunque esto significa terminar pagando casi el doble del valor que el vehículo costaba al principio.

Los costos de los automotores no solo están en función de las prestaciones que brinda, el servicio técnico existente o el stock de repuestos, sino la posición de mercado en la cual se encuentre la marca del vehículo, un futuro propietario también analiza este aspecto antes de realizar su compra, es decir, que tan comercial es el carro, por ello se puede observar a continuación de que manera está repartido el mercado automotriz ecuatoriano de acuerdo al fabricante.

3.9.7. Participación y desempeño por fabricante en el mercado ecuatoriano



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

DESEMPEÑO DE MERCADO POR MARCAS EN EL ECUADOR

		CHEVROLET	HYUNDAI	KIA	NISSAN	MAZDA	TOYOTA	RENAULT	FORD	OTRAS	TOTAL
2004	Unidades	25.745	5.636	3.137	2.145	4.384	4.929	1.452	2.078	9.645	59.151
	Participación %	43,5	9,5	5,3	3,6	7,4	8,3	2,5	3,5	16,3	100
2005	Unidades	37.594	9.436	3.449	3.004	5.343	5.713	1.504	2.650	11.717	80.410
	Participación %	46,8	11,7	4,3	3,7	6,6	7,1	1,9	3,3	14,6	100
2006	Unidades	39.855	9.514	3.029	3.005	7.503	6.328	2.030	3.494	14.800	89.558
	Participación %	44,5	10,6	3,4	3,4	8,4	7,1	2,3	3,9	16,5	100
2007	Unidades	36.174	9.951	2.867	3.276	8.918	7.848	2.155	3.554	17.035	91.778
	Participación %	39,4	10,8	3,1	3,6	9,7	8,6	2,3	3,9	18,6	100
2008	Unidades	47.519	13.167	4.149	4.543	10.437	10.360	2.722	2.452	17.335	112.684
	Participación %	42,2	11,7	3,7	4,0	9,3	9,2	2,4	2,2	15,4	100
2009	Unidades	40.185	11.814	5.432	4.930	7.692	6.372	1.802	2.245	12.292	92.764
	Participación %	43,3	12,7	5,9	5,3	8,3	6,9	1,9	2,4	13,3	100
2010	Unidades	53.429	17.241	10.908	9.407	8.569	8.722	5.005	4.080	14.791	132.152
	Participación %	40,4	13,0	8,3	7,1	6,5	6,6	3,8	3,1	11,2	100
2011	Unidades	59.189	14.879	11.965	10.080	8.012	6.730	5.441	4.385	19.212	139.893
	Participación %	42,3	10,6	8,6	7,2	5,7	4,8	3,9	3,1	13,7	100

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

De manera indiscutible el fabricante que mayor participación tiene en el mercado ecuatoriano es Chevrolet que estos últimos cuatro años se ha mantenido por encima del 40%, esta marca ofrece a sus clientes en su mayoría vehículos regulares que usan gasolina o diesel los cuales son los que más contaminan, pero si comparamos con la venta únicamente de vehículos híbridos este empresario automotriz se encuentra en el tercer lugar y la marca que se encuentra a la vanguardia es Toyota quien al parecer le apostado a este tipo de vehículos y ha tenido gran acogida porque no contamina menos que un automóvil regular.

3.9.8. Ventas anuales de motocicletas

Ventas de Motocicletas en el año 2010			
Origen	Unidades	Marca	Unidades
China popular	70.183	Suzuki	16.116
Ecuador	16.807	Shineray	9.334
Colombia	2.059	Motor Uno	8.715
India	1.348	Traxx	7.256
Brasil	1.104	Ranger	4.742
Japón	775	Daytona	2.984
Austria	129	Sukida	2.804
Estados Unidos	103	Honda	2.619
Tailandia	34	Tekno	2.242
Filipinas	23	Dukare	2.228
Otros	60	Otras	33.585
Total	92.625	Total	92.625

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Ventas de Motocicletas en el año 2011			
Origen	Unidades	Marca	Unidades
China popular	77.054	Suzuki	16.838
Ecuador	24.572	Shineray	12.462
Colombia	5.432	Motor Uno	10.334
India	2.345	Tundra	6.088
Brasil	724	Sukida	5.854
Japón	300	Daytona	5.695
Austria	128	Ranger	4.985
Estados Unidos	124	Traxx	4.451
Italia	102	QMC	4.404
Tailandia	36	Honda	3.602
Otros	51	Otras	36.155
Total	110.868	Total	110.868

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Por otro lado ventas de motocicletas para el año 2011 tuvieron un incremento de 18.243 unidades en relación con el año 2010 y el mercado nacional esta abastecido principalmente por las marcas Suzuki, Shineray y Motor Uno siendo estas las más importantes por el número de unidades vendidas, en cambio que según el país de procedencia tenemos los países de China, Ecuador y Colombia.

Los vehículos a motor como automóviles, camiones, camionetas, buses, motocicletas, etc. son indispensables para el desarrollo de la economía pero esto conlleva un efecto negativo que es la degradación del medio ambiente, siendo que constituyen una herramienta muy importante en progreso de cualquier país, los fabricantes junto con sus gobiernos son los llamados a producir vehículos que cumplan las mismas funciones sin que causen deterioros en el entorno.

3.9.9. Importaciones anuales de vehículos

IMPORTACIONES EN EL AÑO 2010								
País de Origen	Tipo							
	Automóviles	Buses	Camiones	Camionetas	Suvs	Vans	Total	
	Bélgica	130	0	176	0	2	0	308
	Brasil	1.065	315	166	202	0	0	1.748
	China	790	116	774	62	215	1.416	3.373
	Colombia	6.870	104	1.786	0	738	0	9.498
	E.E.U.U.	668	0	458	3.948	3.869	16	8.959
	India	1.390	0	0	0	0	0	1.390
	Japón	1.921	632	2.495	1.823	3.178	190	10.239
	Korea	17.816	0	859	104	6.223	1.168	26.170
	México	6.084	0	494	1.494	580	1	8.653
	Otros	1.684	1	182	6.331	998	147	9.343
	Total	38.418	1.168	7.390	13.964	15.803	2.938	79.681

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

IMPORTACIONES EN EL AÑO 2011								
País de Origen	Tipo							
	Automóviles	Buses	Camiones	Camionetas	Suvs	Vans	Total	
	Bélgica	85	0	173	0	1	0	259
	Brasil	1.072	675	88	67	1	3	1.906
	China	1.767	100	1.502	944	1.908	2.834	9.055
	Colombia	5.958	117	3.030	239	383	56	9.783
	E.E.U.U.	283	0	635	1.185	1.490	7	3.600
	India	1.568	0	1	86	2	0	1.657
	Japón	606	656	4.007	123	2.159	162	7.713
	Korea	12.937	111	996	0	7.421	2.051	23.516
	México	6.458	0	592	1.873	203	10	9.136
	Otros	1.356	70	124	5.265	1.520	141	8.476
	Total	32.090	1.729	11.148	9.782	15.088	5.264	75.101

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Las importaciones de vehículos para el año 2011 disminuyeron en 4580 unidades en comparación con el año 2010 esto obedece a la implementación de licencias para importaciones aunque su aplicación fue tardía la cantidad no es considerable, esto también acarreo que las ventas de los vehículos no se reduzca en mayor medida pero para el presente año se proyecta que la importación de vehículos baje.

La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador señala que “disminuir la oferta para impedir que la demanda sea atendida en su total magnitud, sólo causa distorsiones en perjuicio de los consumidores, tales como aumento de precios y especulación. No hay mejor regulador del mercado que la libre oferta versus la demanda.” Como consecuencia de esta restricción a las importaciones de vehículos la demanda se inclina por autos básicos y menos equipados.

Para el caso de autos híbridos los precios encarecieron por la vigencia de la ley de fomento ambiental y optimización de ingresos del estado que gravan IVA e ICE a los vehículos evaluados en más de 35.000 dólares, esta normativa también causo un efecto inflacionario por el aumento de porcentaje en el impuesto a la salida de divisas de 2% al 5%.

Otro factor para que las importaciones y ventas de vehículos se limiten es la ley de regulación de créditos para vivienda y autos, las instituciones financieras ya han restringido los préstamos para vehículos, dicho cuerpo legal pretende acortar el plazo de financiamiento y aumentar la cuota de entrada de los clientes.



De acuerdo a la publicación del 27 de mayo del 2012 el diario El Comercio muestra que para los cuatro primeros meses del año 2012 la industria automotriz reporta que la venta de autos cayó en un 9% como consecuencia de la ley que regula los créditos para vehículos establece que la valor de

la cuota de entrada para la compra de un automotor debe ser del 40% del precio total, reduce el tiempo de financiamiento y a esto se suma la limitación de importar vehículos.

3.9.10. Producción nacional de vehículos

Producción Nacional Por tipo de vehículos (unidades)

Año	Automóviles	Camionetas	Suvs	Vans	Camiones y Buses	Total
2005	16.884	19.956	6.364		189	43.393
2006	16.927	25.748	8.999		89	51.763
2007	21.094	27.235	9.102	178	74	57.683
2008	20.929	33.132	14.032	2.803	314	71.210
2009	18.225	17.378	18.668	1.290		55.561
2010	26.564	23.299	24.598	1.791		76.252
2011	27.228	23.618	22.247	2.629	21	75.743

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Producción Nacional Por ensambladora y tipo de vehículos (unidades)

Año	Ensambladora	Automóviles	Camionetas	Suvs	Vans	Camiones y Buses	Total
2005	Maresa	701	4.312				5.013
	Ómnibus BB	16.183	15.644	189		6.364	38.380
	Total 2005	16.884	19.956	189	0	6.364	43.393
2006	Maresa	965	5.344				6.309
	Ómnibus BB	15.962	20.404	89		8.999	45.454
	Total 2006	16.927	25.748	89	0	8.999	51.763
2007	Aymesa	5.812			1.785		7.597
	Maresa	1.073	6.243				7.316
	Ómnibus BB	14.209	20.992	74		9.102	44.377
	Total 2007	21.094	27.235	74	1.785	9.102	59.290
2008	Aymesa	3.629			2.803		6.432
	Maresa	192	8.598				8.790
	Ómnibus BB	17.108	24.534	314		14.032	55.988
	Total 2008	20.929	33.132	314	2.803	14.032	71.210
2009	Aymesa	4.109			1.290	1.178	6.577
	Maresa		6.835				6.835
	Ómnibus BB	14.116	10.543			17.490	42.149
	Total 2009	18.225	17.378	0	1.290	18.668	55.561
2010	Aymesa	6.499			1.791	4.802	13.092
	Maresa		8.995				8.995
	Ómnibus BB	20.065	14.304			19.796	54.165
	Total 2010	26.564	23.299	0	1.791	24.598	76.252
2011	Aymesa	4.399		21	2.629	6.860	13.909
	Maresa		8.129				8.129
	Ómnibus BB	22.829	15.489			15.387	53.705
	Total 2011	27.228	23.618	21	2.629	22.247	75.743

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

La producción nacional es importante para la economía ecuatoriana porque genera plazas de trabajo podemos observar que la fabricación de buses es escasa en nuestro país apenas 21 unidades en el año 2011, este es un sector muy importante que debe ser incentivado porque la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado contempla el crédito tributario por adquisición local de chasis y carrocerías para prestar el servicio urbano de transporte público de pasajeros, si el gobierno fomenta la elaboración de buses en el país podrá tener un mayor control para aplicar este beneficios que tienen derecho los contribuyentes.

Por otro lado la producción de automóviles, camionetas, suvs y vans abarca la mayoría de unidades fabricadas en el país pero cuentan con la tecnología regular de los vehículos, el gobierno también tiene que tomar cartas en el asunto auspiciando la investigación y desarrollo de automotores amigables como el medio ambiente, ya que si se produce vehículos híbridos o eléctricos de manera local los costos de adquisición serán menores, además se contribuiría con los objetivos de cuidar el medio ambiente, utilizar fuentes de energía renovable y cumplir con la disposición transitoria que señala la ley de fomento ambiental y optimización de ingresos del estado al implementar un programa de renovación vehicular.

Apoyar a las ensambladoras existentes para fabricar vehículos menos contaminantes se estaría eliminando la dependencia de la importación de automotores que posean esta tecnología no cabe duda que sería un proyecto ambicioso de altos costo pero a fin de cuentas es beneficioso para el país en diferentes aspectos como lo económico, social, cultural y político.

3.9.11. Exportaciones de vehículos desde Ecuador

Exportaciones Por tipo de vehículo (unidades)						
Año	Automóviles	Camionetas	Suvs	Vans	Buses	Total
2005	4.670	5.690	3.121			13.481
2006	4.170	11.325	4.788			20.283
2007	6.362	13.871	4.164	1.519		25.916
2008	3.469	11.903	5.190	2.062	150	22.774
2009	2.430	4.809	5.865	740		13.844
2010	4.976	7.125	6.913	722		19.736
2011	3.686	8.726	6.302	1.736		20.450

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

**Exportaciones
Por ensambladora (unidades)**

Año	Aymesa	Maresa	Ómnibus BB	Total
2005			13.481	13.481
2006			20.283	20.283
2007	7.224		18.692	25.916
2008	5.082		17.692	22.774
2009	3.845		9.999	13.844
2010	8.137	1.500	10.099	19.736
2011	9.355	1.300	9.795	20.450

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

La exportación de vehículos en el Ecuador es sector que no ha sido explotado en su totalidad, el número de automotores fabricados en el año 2011 fue de 75.743 de los cuales se exportó 20.450 que corresponde al 26,99% del total de la producción nacional, sin duda nuestro país depende de la importación de vehículos porque las ensambladoras nacionales no pueden suplir la demanda del mercado local.

De las tres ensambladoras nacionales solo la dos han mantenido constante sus exportaciones en los últimos cinco años llegando a su aguje en el año 2007 y 2008 con exportaciones de 25.916 y 22.774 unidades respectivamente, a partir del año 2010 se suma la tercera ensambladora que empieza a exportar vehículos pero aun así el número de unidades producidas se mantienen por debajo de las 21.000 unidades, claramente se evidencia la falta de incentivos a la industria automotriz en el aspecto de ensamblar vehículos en el país, además estas empresas deberían enfocarse en abastecer primero la demanda nacional antes de exportar y desde la óptica del consumidor es beneficioso ya que el costo de un vehículo de producción nacional es más bajo que un vehículo importado.

**Exportaciones
Por ensambladora y tipo de vehículo (unidades)**

Tipo de vehículo	Año	Ensambladora		
		Ómnibus BB	Aymesa	Maresa
Automóviles	2010		4976	
	2011	3	3683	
Camionetas	2010	5625		1500
	2011	7426		1300
Suvs	2010	4474	2439	
	2011	2366	3936	
Vans	2010		722	
	2011		1736	

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

La ensambladora Ómnibus BB de la marca Chevrolet concentra su actividad en las camionetas y suvs más conocidos en nuestro país como clase jeep, la empresa Aymesa de la marca Kia en cambio se enfoca en automóviles, camionetas, suvs y vans, finalmente Maresa de la marca Mazda encamina sus actividades al ensamblaje de camionetas.

Por destino y tipo de vehículos (unidades)

Tipo de vehículo	Año	País			Total
		Colombia	Venezuela	Rep. Dominicana	
Automóviles	2010	1810	3166		4976
	2011	1606	2080		3686
Camionetas	2010	5625	1500		7125
	2011	7426	1300		8726
Suvs	2010	4863	2050		6913
	2011	3702	2600		6302
Vans	2010	310	401	11	722
	2011	835	895	6	1736

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Los vehículos ensamblados en el Ecuador tienen como destino los países de Colombia, Venezuela y República Dominicana, para este último la cantidad de automotores exportados es mínima.

El fabricante Chevrolet sin lugar a duda es la marca líder a nivel de exportación de vehículos desde el Ecuador y al mismo tiempo también tiene el liderazgo en la venta de automotores en el país esto obedece a la gran participación que tiene en el mercado, sus automotores son comerciales, los costos son accesibles para la mayoría de la población.

3.9.12. Resumen anual del mercado automotor en el Ecuador

Resumen del mercado automotor (unidades)

Año	Producción Nacional	Exportación	Prod. Oferta Nacional	Importación	Ventas Producción Nacional	Ventas Vehículos Importados	Ventas Totales
2005	43.393	13.481	29.912	55.310	29.528	50.882	80.410
2006	51.763	20.283	31.480	57.476	31.496	58.062	89.558
2007	59.290	25.916	33.374	54.104	32.591	59.187	91.778
2008	71.210	22.774	48.436	70.322	46.782	65.902	112.684
2009	55.561	13.844	41.717	40.649	43.077	49.687	92.764
2010	76.252	19.736	56.516	79.681	55.683	76.489	132.172
2011	75.743	20.450	55.293	75.101	62.053	77.840	139.893

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

Los 139.893 vehículos vendidos en el año 2011 indican que el 7,64% del total parque automotor es completamente nuevo, el aumento de se ha mantenido en los últimos años como demuestra el cuadro anterior con excepción del año 2009, así mismo la mayor parte de vehículos vendidos desde el año 2005 hasta el 2011 corresponden a automotores importados lo cual ratifica que las ensambladoras que existen en el país no cubren la demanda nacional.

CAPITULO IV

4. ANÁLISIS DEL IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR EN EL ÁMBITO ECONÓMICO, SOCIAL, AMBIENTAL, CULTURAL, POLÍTICO Y CONTABLE.

Para realizar el análisis del impuesto ambiental a la contaminación vehicular no basta aplicar la formula que la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado señala para conocer el valor a pagar, debemos entender los efectos que causa la aplicación de este impuesto en los ámbitos económicos, social, ambiental, cultural y político.

En el aspecto económico se tratará si se cumple con el sistema económico social y solidario que fue propuesto por la última constitución del Ecuador, los valores que los contribuyentes deben aportar al estado dependiendo del vehículo que posean considerando los factores esenciales que son el cilindraje y la antigüedad del automotor.

El ámbito social estará enfocado a la aceptación de los objetivos que persigue dicho impuesto ya que de antemano la sociedad ve de forma negativa que se apliquen nuevos impuestos sin importar que sean directos o indirectos, además busca explicar la relación existente entre los contribuyentes y la administración tributaria.

Los efectos en el ámbito ambiental son muy importantes para el análisis porque el impuesto implementado es de esta naturaleza, pues busca preservar y minimizar el impacto negativo en el medio ambiente, el enfoque del estudio es para conocer si el contribuyente cambiará su conducta habitual por una conducta más responsable con el entorno como consecuencia de tener una legislación que grava conductas no ecológicas.

El ambiente cultural se examinará si los ecuatorianos son conservadores o promueven el cambio, ya que la cultura es la suma de conocimientos comunicables, es decir, de qué manera se aprende, comparte y se transmite la experiencia obtenida de una generación a otra. Además se investigará si el Ecuador adopta manifestaciones de otros países o por el contrario promociona expresiones culturales propias reforzando nuestra identidad.

Para el ambiente político se determinará la actitud del gobierno en tema del cuidado del medio ambiente, las herramientas que utiliza para conseguir un desarrollo sustentable como la implementación de impuestos de tipo ambiental y finalmente los obstáculos que debe enfrentar

como la resistencia al cambio, las consecuencias para el periodo de elecciones, problemas de multinivel con los sectores económicos por ser una tema multidisciplinario.

La fórmula para calcular el valor que el contribuyente debe cancelar por concepto del impuesto ambiental a la contaminación vehicular es la siguiente:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

La simbología de la fórmula será interpretada de la siguiente manera:

b.- Es la base imponible expresado cilindraje en centímetros cúbicos, es decir, la cifra que el fabricante del automotor indique.

t.- Es el valor de imposición específica que está en función de la tabla que establece la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado.

FA.- Es el factor de ajuste que considera los años de antigüedad del vehículo y también existe un ítem para los vehículos híbridos.

La fórmula se la aplicará a varios vehículos de diferentes características para observar el comportamiento que existirá entre cada uno de ellos, los datos de automotores detallados en los ejemplos son reales que existen en el Ecuador.

4.1. Casos prácticos sin exenciones

Los vehículos mencionados a continuación serán considerados únicamente de servicio particular por lo que no obtendrán ningún beneficio del cuerpo legal que se está analizando, por lo tanto los valores obtenidos al aplicar la fórmula que la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado establece son los que el contribuyente deberá cancelar por la contaminación que causa su automotor.

4.1.1. Análisis de motocicletas.

Para el análisis de las motocicletas las hemos clasificados en dos grupos:

- Motocicletas con cilindraje menor a los 1500cc, y;
- Motocicletas con cilindraje mayor a los 1500cc.

La particularidad de esta clasificación obedece a que del número total de este tipo de vehículos no superan el cilindraje que la ley establece como desgravable para el pago del impuesto.

MOTOCICLETAS CON CILINDRAJE MENOR A LOS 1500CC

Marca	SUZUKI
Modelo	GN 125
Año	2009
Cilindraje	125
Clase	MOTOCICLETA
Tipo	PASEO

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(125-1500) 0,00] (1+0,00)$$

$$IACV = 0 \text{ dólares}$$

Marca	SHINERAY
Modelo	XY200-4
Año	2006
Cilindraje	200
Clase	MOTOCICLETA
Tipo	PASEO

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(200-1500) 0,00] (1+0,05)$$

IACV = 0 dólares

Marca	YAMAHA
Modelo	YZF-R6
Año	2008
Cilindraje	600
Clase	MOTOCICLETA
Tipo	DEPORTIVA

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(600-1500) 0,00] (1+0,00)$$

IACV = 0 dólares

Marca	KAWASAKI
Modelo	ZX9R
Año	1999
Cilindraje	900
Clase	MOTOCICLETA
Tipo	PASEO

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(900-1500) 0,00] (1+0,10)$$

IACV = 0 dólares

Marca	BMW
Modelo	R 1200 65
Año	2011
Cilindraje	1200
Clase	MOTOCICLETA
Tipo	PASEO

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(1200-1500) 0,00] (1+0,00)$$

$$IACV = 0 \text{ dólares}$$

Marca	HONDA
Modelo	GL-1500 CYA
Año	2001
Cilindraje	1500
Clase	MOTOCICLETA
Tipo	PASEO

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(1500-1500) 0,00] (1+0,10)$$

$$IACV = 0 \text{ dólares}$$

MOTOCICLETAS CON CILINDRAJE MAYOR A LOS 1500CC

Marca	BMW
Modelo	K 1600 GT
Año	2011
Cilindraje	1600
Clase	MOTOCICLETA
Tipo	PASEO

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(1600-1500) 0,08] (1+0,00)$$

$$\text{IACV} = [(100) 0,08] (1)$$

$$\text{IACV} = [8] (1)$$

$$\text{IACV} = 8 \text{ dólares}$$

Marca	HARLEY DAVIDSON
Modelo	FLHRSE SCREAMIN E R K CUS
Año	2008
Cilindraje	1800
Clase	MOTOCICLETA
Tipo	PASEO

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(1800-1500) 0,08] (1+0,00)$$

$$\text{IACV} = [(300) 0,08] (1)$$

$$\text{IACV} = [24] (1)$$

$$\text{IACV} = 24 \text{ dólares}$$

Marca	HONDA
Modelo	GL-1800 SE GOLDWIN
Año	1999
Cilindraje	1800
Clase	MOTOCICLETA
Tipo	PASEO

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(1800-1500) 0,08] (1+0,10)$$

$$\text{IACV} = [(300) 0,08] (1,10)$$

$$\text{IACV} = [24] (1,10)$$

$$\text{IACV} = 26,40 \text{ dólares}$$

Marca	KAWASAKI
Modelo	VULCAN 1700 VOYAGER ABS
Año	2010
Cilindraje	1700
Clase	MOTOCICLETA
Tipo	PASEO

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(1700-1500) 0,08] (1+0,00)$$

$$\text{IACV} = [(200) 0,08] (1)$$

$$\text{IACV} = [16] (1)$$

IACV = 16 dólares

Marca	KAWASAKI
Modelo	VULCAN 2000 CLASSIC LT
Año	2008
Cilindraje	2000
Clase	MOTOCICLETA
Tipo	PASEO

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(2000-1500) 0,08] (1+0,00)$$

$$\text{IACV} = [(500) 0,08] (1)$$

$$\text{IACV} = [8] (1)$$

IACV = 40 dólares

Marca	SUZUKI
Modelo	VZR-1800 N
Año	2007
Cilindraje	1800
Clase	MOTOCICLETA
Tipo	PASEO

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(1800-1500) 0,08] (1+0,05)$$

$$\text{IACV} = [(300) 0,08] (1,05)$$

$$\text{IACV} = [24] (1,05)$$

$$\text{IACV} = 25,20 \text{ dólares}$$

Marca	TRIUMPH
Modelo	ROCKET III CLASIC
Año	2008
Cilindraje	2300
Clase	MOTOCICLETA
Tipo	PASEO

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(2300-1500) 0,09] (1+0,00)$$

$$\text{IACV} = [(800) 0,09] (1)$$

$$\text{IACV} = [72] (1)$$

$$\text{IACV} = 72 \text{ dólares}$$

Marca	YAMAHA
Modelo	MT-01
Año	2007
Cilindraje	1670
Clase	MOTOCICLETA
Tipo	PASEO

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(1670-1500) 0,08] (1+0,05)$$

$$IACV = [(170) 0,08] (1,05)$$

$$IACV = [13,60] (1,05)$$

$$IACV = 14,28 \text{ dólares}$$

Análisis económico

En el ámbito económico los propietarios de una motocicleta en su gran mayoría no deben pagar ningún valor por concepto del impuesto ambiental a la contaminación vehicular porque no superan los 1500cc que el régimen establece como base imponible, y según la Asociación Ecuatoriana de Motocicletas (Aemoto) en el Ecuador existen cerca de un millón cien mil motocicletas de lo cual su representante Ricardo Rocco dice que “al menos el 95% debe tener un cilindraje inferior a 1500cc”, por esto los motociclistas no son un sector afectado significativamente.

Los valores que cancelarían los dueños de motos con un cilindraje superior a los 1500cc va desde 8 dólares hasta los 72 dólares en un caso excepcional de una motocicleta utilizada para competición puesto que es innecesario tener una motocicleta con un cilindraje tan alto para desplazarse por la ciudad.

Con este antecedente se concluiría que las motocicletas que superan la base imponible que establece la ley serian consideradas como motos de lujo o de competición.

Análisis social

El uso de motocicletas es una excelente alternativa para enfrentar el tráfico de grandes ciudades como Quito o Guayaquil, por este motivo las empresas contratan a personas que sepan manejar esta clase de vehículos convirtiéndose en una importante herramienta de trabajo, los motociclistas no se han puesto resistencia a la implementación del impuesto ambiental porque como se analizó en los ejemplos la gran parte de motos no superan el cilindraje para gravar dicho impuesto, es la principal razón por lo que la relación existente entre este grupo y la administración tributaria se mantiene intacto.

En conclusión los motociclistas en el ámbito social y económico no son un grupo afectado por la aplicación de impuestos ambientales, a pesar que el uso de sus vehículos si contribuyen a la contaminación y degradación del medio ambiente.

Análisis ambiental

Por el cilindraje que poseen estos vehículos su impacto ambiental es menor al que emite un automóvil, sin embargo esto no significa que se pueda pasar por alto esta situación, ya que la suma de emisiones de CO₂ de varias motocicletas causa el mismo daño al ambiente que lo que produce un carro regular.

Según estudios realizados en España un motor a gasolina libera 2,3 kg de dióxido de carbono (CO₂) por cada litro de gasolina quemado que es uno de los principales gases que contribuyen al efecto invernadero, cabe recalcar que este dato no es exacto pues puede variar por otros factores externos como la carga, distancia, velocidad, tipo de manejo, etc.

Con la utilización de la motocicleta se ayuda a evitar la detención prolongada en los atascos de grandes ciudades sobre todo en las horas pico con lo que se reduce el nivel de contaminación, es más óptima que el uso en cuanto al volumen de emisión de gases tóxicos que de un automóvil cuando este va solo con una persona.

El utilizar un vehículo de transporte a su máxima capacidad contribuye a reducir la contaminación, en el caso de las motos su capacidad abarca a transportar hasta dos personas.

Análisis cultural

El uso que los ecuatorianos dan a las motocicletas se las puede clasificar en dos tipos:

- De uso particular, y;
- De trabajo

Las de uso particular como su nombre lo dice es para trasladar a una o dos personas de un lugar a otro por motivos que no persigue un lucro, en cambio las de trabajo son empleadas principalmente para el servicio de entrega de documentos, paquetes, comida, transporte de personas principalmente en la costa, etc. entre estos fines para los que se emplea la motocicleta se debe tomar en cuenta que todas las motocicletas contaminan por lo cual no cumplen con el principio de contribuir a la remediación por su contaminación, de la misma manera se debe tomar en cuenta que los gases emitidos por los motores de las motos varían de acuerdo a su uso.

Por esta razón se puede ultimar que una moto que es utilizada para el trabajo contamina más que una moto que se emplea para uso particular, porque la primera va a recorrer más kilómetros que la segunda por lo tanto necesita más recursos como gasolina, aceite, etc.

Si bien una motocicleta es más eficiente y eficaz que un automóvil cuando se trata de transportar hasta dos pasajeros en cuanto a la contaminación del ambiente, la cultura ecuatoriana no aplicaría esto por las desventajas que presenta como: mayor riesgo de sufrir un accidente, el clima, la falta de consideración al motociclista por las vías, smog, etc.

Para los automóviles, camionetas, buses y otros vehículos existen ya en el mercado vehículos con tecnologías amigables con el entorno como los híbridos o eléctricos que los pueden reemplazar, pero en el Ecuador para las motocicletas no existen sustitutos por ello a si se imponga un impuesto ambiental a este sector no tendrían otra opción que pagar porque no se ofrecen bienes que sustituyan este medio de transporte y contribuyan a cambiar la conducta del consumidor.

Análisis político

En el aspecto político la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado se enfoca a gravar a motocicletas consideradas de lujo o las de competencia porque no afecta a todas y no cumple el principio de quien contamina paga, al no gravar el impuesto a los motociclistas el gobierno se asegura de tener un grupo menos que se oponga a su régimen, también consigue que

gane adeptos de este sector puesto ya se acercan las elecciones por lo que implantar un gravamen a las motos significaría perder votos en las urnas.

Y si el gobierno considerara aplicar este impuesto a las motocicletas deberá realizar una reforma a la ley puesto que debería tener en cuenta que la mayor parte de motos se encuentran entre los 125cc y los 250cc lo que obligaría a crear una nueva tabla para la base imponible que sea exclusiva para este medio de transporte.

Contabilidad y control

Para la una persona natural o jurídica no existirá un registro contable en su libro diario, porque si necesitan una o varias motocicletas para desarrollar su actividad económica no van a optar por la compra de motos de lujo como se plantea en los ejemplos.

Si una persona natural tuviera que pagar el impuesto ambiental a la contaminación vehicular por una motocicleta y no lleva contabilidad, ese desembolso de dinero se convierte en un gasto no deducible para el cálculo del impuesto a la renta.

De existir una sociedad o persona natural obligada a llevar contabilidad y que dentro de sus activos tenga una motocicleta de las siguientes características:

Marca: Suzuki

Modelo: VZR-1800 N

Año de fabricación: 2007

Cilindraje: 1800

Clase: Motocicleta

Tipo: Paseo

Deberá registrar en su libro diario la siguiente transacción:

Fecha	Detalle	Debe	Haber
	-X-		
	Gasto impuestos fiscales	25,20	
	Bancos		25,20
	P/r. pago matrícula del vehículo		

El gasto registrado si se tomará en cuenta para el cálculo del impuesto a la renta del ejercicio en curso, el control estará en función del tipo de características de la motocicleta, es decir, si no supera los 1500 centímetros cúbicos no se realizará ningún control y de ser el caso como el ejemplo planteado la revisión se limitará a verificar el pago correcto y dentro del plazo que estipula la legislación tributaria.

4.1.2. Análisis de vehículos con cilindraje menor a 1500cc y antigüedad comprendida entre menores de 5 años y más de 20 años.

Los ejemplos que se presentan a continuación están representados solo por automóviles porque son vehículos que están dentro del rango de cilindraje a estudiar, además los autos detallados están considerados por los años de antigüedad de acuerdo a la tabla que establece el factor de ajuste para este impuesto.

Vehículo con antigüedad menor a 5 años

Marca	CHEVROLET
Modelo	AVEO FAMILY 1.5L TM AC
Año	2012
Cilindraje	1500
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	SEDAN

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(1500-1500) 0,00] (1+0,00)$$

$$IACV = 0 \text{ dólares}$$

Vehículo con antigüedad comprendida entre 5 y 10 años

Marca	FIAT
Modelo	PALIO ELX 1.3 FIRE
Año	2006
Cilindraje	1300
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	SEDAN

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(1300-1500) 0,00] (1+0,05)$$

$$IACV = 0 \text{ dólares}$$

Vehículo con antigüedad comprendida entre 11 y 15 años

Marca	MITSUBISHI
Modelo	LANCER
Año	1998
Cilindraje	1500
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	SEDAN

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(1500-1500) 0,00] (1+0,10)$$

$$IACV = 0 \text{ dólares}$$

Vehículo con antigüedad comprendida entre 16 y 20 años

Marca	FIAT
Modelo	SPAZIO
Año	1994
Cilindraje	1500
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	SEDAN

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(1500-1500) 0,00] (1+0,15)$$

$$\text{IACV} = 0 \text{ dólares}$$

Vehículo con antigüedad mayor a 20 años

Marca	MAZDA
Modelo	323
Año	1978
Cilindraje	1300
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	COUPE

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(1300-1500) 0,00] (1+0,20)$$

$$\text{IACV} = 0 \text{ dólares}$$

Análisis económico

El sistema económico que rige actualmente en el Ecuador que es social y solidario pretende a través de la intervención del estado asignar los recursos a todos los sectores incluyendo a los cooperativistas, asociativos y comunitarios que anteriormente eran excluidos. Al tener la característica de social este se relaciona con los subsidios en el caso de los vehículos se consideraría la base de los 1500cc ya que todos los automotores que no superen este cilindraje no deben contribuir ningún importe al estado para remediar la contaminación que producen.

Análisis social

Hoy en día los automóviles ya no son considerados una comodidad sino más bien una necesidad debido a la gran demanda existen en el transporte a esto se suman diversos factores como: el crecimiento de la población en las principales ciudades del Ecuador, las enormes distancias que deben cubrir las personas desde su hogar hasta su lugar de trabajo y viceversa, las facilidades que los concesionarios ofrecen para comprar un carro, etc. esto ha mejorado la calidad de vida de las personas así mismo contribuye al desarrollo económico del país pero con un costo social elevado que es difícil de determinar un valor y es la salud de las personas.

La sociedad ecuatoriana al igual que cualquier otra sociedad en el mundo tiene resistencia a los cambios y más cuando se trata de reformas para establecer impuestos, por esto buscan la manera de evitar su contribución porque es un pago que no tiene contraprestación siendo esta la principal razón, los ciudadanos a futuro van a preferir carros que no superen los 1500cc pues con esto se liberan de pagar el impuesto a la contaminación vehicular.

Análisis ambiental

Si bien el impuesto estudiado pretende gravar a la contaminación vehicular la ley que lo creó exonera a casi la gran parte del parque automotor, de acuerdo el gobierno la emisión de gases que producen los motores de los vehículos está en función de la antigüedad y el cilindraje con esta justificación los vehículos más antiguos y con un elevado cilindraje deben pagar más, el cuestionamiento es que los automotores con cilindraje de 1500cc o menor también contaminan.

Si se diera el caso que el mercado no ofrezca vehículos amigables con el medio ambiente a bajos costos la demanda por adquirir vehículos de estas características comenzaría a aumentar lo que para el medio ambiente sigue siendo perjudicial y no se convierte en una solución para combatir la polución que causan los carros.

Las afecciones que causan la emisión de monóxido de carbono (CO), dióxido de carbono (CO₂), hidrocarburos y óxido de nitrógeno que son los principales gases que producen los automotores son al aparato respiratorio y circulatorio de las personas afectando en mayor medida a la población urbana por su exposición directa.

Análisis cultural

La experiencia en otros temas tributarios revelan que los ecuatorianos encuentran la manera de pagar los impuestos sean estas soluciones legales o no legales, por esto es muy importante observar que si los costos para adquirir vehículos híbridos o eléctricos son inaccesibles para la población, está se inclinará por la adquisición de vehículos con características detalladas en los ejemplos que brindan prestaciones básicas al usuario, el consumo de combustible es bajo y el costo de adquisición es razonable con el nivel de ingreso de los compradores.

Análisis político

El gobierno al implantar el impuesto ambiental a la contaminación vehicular justificó a través del Servicio de Rentas Internas que el 24,60% del total del parque automotor en el Ecuador no supera los 1500cc por lo que los propietarios están exentos del pago de este impuesto, esto sería la mayor exoneración que este cuerpo legal considera, además fue uno de los puntos fuertes para oposición a este gravamen se disminuya.

El gobierno fue cauteloso al socializar el paquete tributario ya que una mala interpretación puede provocar que la ciudadanía reaccione de mala manera realizando paralizaciones o manifestaciones también induce a que disminuya la popularidad del régimen y aumente el apoyo a los movimientos de oposición lo cual a futuro puede comprometer que siga su participación en el poder.

Contabilidad y control

Debido a que los vehículos que poseen un cilindraje hasta 1500 centímetros cúbicos están exentos del pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, contablemente no se debe registrar ningún tipo de transacción y como consecuencia el control en el desembolso de dinero por este concepto se elimina.

4.1.3. Análisis de vehículos con cilindraje entre 1501cc a 2000cc y antigüedad comprendida entre menores de 5 años y más de 20 años.

Los siguientes ejemplos que se presentan a continuación están representados por automóviles y jeeps porque son vehículos que están dentro del rango de cilindraje, además los carros detallados están considerados por los años de antigüedad de acuerdo a la tabla que establece el factor de ajuste para este impuesto.

Vehículo con antigüedad menor a 5 años

Marca	CHEVROLET
Modelo	VITARA 1.6L 3P STD TM 4X4
Año	2012
Cilindraje	1600
Clase	JEEP
Tipo	JEEP

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(1600-1500) 0,08] (1+0,00)$$

$$IACV = [(100) 0,08] (1)$$

$$IACV = [8] (1)$$

$$IACV = 8 \text{ dólares}$$

Vehículo con antigüedad comprendida entre 5 y 10 años

Marca	TOYOTA
Modelo	AA COROLLA 1.8 TM
Año	2005
Cilindraje	1800
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	SEDAN

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(1800-1500) 0,08] (1+0,05)$$

$$IACV = [(300) 0,08] (1,05)$$

$$IACV = [24] (1)$$

$$IACV = 25,20 \text{ dólares}$$

Vehículo con antigüedad comprendida entre 11 y 15 años

Marca	MERCEDES BENZ
Modelo	C200K
Año	1998
Cilindraje	2000
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	SEDAN

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(2000-1500) 0,08] (1+0,10)$$

$$IACV = [(500) 0,08] (1,10)$$

$$IACV = [40] (1,10)$$

$$IACV = 44 \text{ dólares}$$

Vehículo con antigüedad comprendida entre 16 y 20 años

Marca	CHRYSLER
Modelo	NEON HIGHLINE LE T/A
Año	1996
Cilindraje	2000
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	SEDAN

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(2000-1500) 0,08] (1+0,15)$$

$$IACV = [(500) 0,08] (1,15)$$

$$IACV = [40] (1,15)$$

$$IACV = 46 \text{ dólares}$$

Vehículo con antigüedad mayor a 20 años

Marca	LAND ROVER
Modelo	HARD TOP
Año	1961
Cilindraje	2000
Clase	JEEP
Tipo	JEEP

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(2000-1500) 0,08] (1+0,20)$$

$$\text{IACV} = [(500) 0,08] (1,20)$$

$$\text{IACV} = [40] (1,20)$$

$$\text{IACV} = 48 \text{ dólares}$$

Análisis económico

Como se observa en los ejemplos los vehículos que superen los 1501cc empiezan a contribuir por concepto del impuesto ambiental a la contaminación vehicular cuyos valores están entre los 8 y 48 dólares anuales, la relación que existe entre los contribuyentes con el gobierno empieza a tener alteraciones, por un lado el estado tiene ingresos, algo positivo desde este enfoque, pero por el otro los contribuyentes se ven afectados en su economía puesto que los desembolsos que acarrearán el tener un vehículo aumentan sin obtener un beneficio directamente.

En este grupo los valores a pagar no son representativos en términos generales, sin embargo si una familia con ingresos económicos bajos posee un vehículo como el último ejemplo planteado, esto si afectará significativamente a su estilo de vida.

Análisis social

La sociedad ecuatoriana prefiere endeudarse para comprar un vehículo propio aunque esto signifique solventar varios gastos que conlleva ser propietario de un automotor porque no cuenta con un servicio de transporte público que satisfaga sus necesidades, el aumento del parque automotor a llevado a que en las grandes ciudades exista mucho tráfico sobre todo en las horas pico en las cuales se produce más contaminación.

La migración de las personas del campo a las grandes ciudades es un factor social muy relevante puesto que la agrupación de estas personas en las ciudades obliga a las autoridades a buscar alternativas para satisfacer las necesidades básicas de los ciudadanos, este antecedente favorece el crecimiento demográfico de la ciudad lo que conlleva a demandar un sistema de transporte público masivo y si no goza de este servicio obliga a estos ciudadanos a adquirir un medio de transporte particular.

Análisis ambiental

Debido a los factores sociales no queda duda que esto perjudica significativamente al medio ambiente porque al aumentar el parque automotor también crece la contaminación ya que es directamente proporcional.

Las personas más afectadas por emisión de gases de los automotores son las que residen en las grandes ciudades por la concentración de vehículos, estos gases no solo afecta a ellos sino a toda la biosfera porque aportan con el calentamiento global, los carros son los mayores contaminadores que producen el efecto invernadero.

Un estudio realizado en Harvard indica que las partículas que emiten los automóviles y los camiones especialmente los de motor a diesel provocan inflamación y oxidación cerebral, es decir, afectan la inteligencia de los niños.

Este trabajo también arroja que existe una reducción de 3,4 puntos de coeficiente intelectual, menor rendimiento en las pruebas de memoria, vocabulario y aprendizaje, todo esto como consecuencia del uso de los carros.

Análisis cultural

Los ecuatorianos que actualmente dirigen el país deben tomar acciones que eliminen los problemas que antes se mencionó, puesto que la cultura está compuesta por las experiencias y los conocimientos que se pasa de una generación a otra.

Tomando como referencia que los conocimientos, experiencia, costumbres son partes de la cultura, la educación es la mejor herramienta para la concientización de los problemas medio ambientales en la población más joven, por esto el acceso a la educación debe ser para todas etnias que existen en el Ecuador.

Los vehículos detallados son un ejemplo de los gustos de los ecuatorianos por los carros, ya que en la ciudad transitan todo tipo de automóviles, camionetas, jeeps, etc. aunque no siempre se utilicen todas sus prestaciones sobre todo en los carros de tipo todo terreno.

Análisis político

Según el gobierno este impuesto persigue el cambio de las conductas de los ecuatorianos, los dineros recaudados por este eco-impuesto serán destinados para inversión pública como la construcción de carreteras, hospitales, escuelas, etc. como expresan los motivos de su creación, pero desde el punto de los ambientalistas y empresarios ecuatorianos señalan que la reforma tributaria aplicada este año tiene más fines recaudadores y no se muestra indicios de pretender cambiar la conducta consumista de los ciudadanos.

Esto se basa en que el mercado no ofrece bienes sustitutos de los vehículos regulares a precios similares, también se indica que si bien los recursos obtenidos por este impuesto deben destinarse a buscar soluciones ambientales y no a la inversión social que se encuentra en emergencia como la salud, porque al utilizar los dineros recaudados en otros ámbitos se pierde credibilidad del impuesto ambiental.

Contabilidad y control

De acuerdo a la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno en su artículo 10 numeral 3 “reconoce como un gasto deducible el pago de impuestos que soporten la actividad generadora del ingreso, con exclusión de los intereses y multas que deba cancelar el sujeto pasivo u obligado, por el retraso en el pago de tales obligaciones”, el obligado se entenderá como el representante o apoderado del contribuyente.

Una sociedad que paga el valor de la matrícula a tiempo y posee un vehículo con un cilindraje de 1600cc y su año de fabricación es 2012 deberá registrar el pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular en su libro diario de la siguiente forma:

Fecha	Detalle	Debe	Haber
	-X-		
	Gasto impuestos fiscales	8,00	
	Bancos		8,00
	P/r. pago matrícula del vehículo		

La auditoria tributaria se enfocará en verificar que el pago realizado este acorde la normativa tributaria y que en la declaración del a la renta no se tome como gastos deducibles el pago de interese y multas de ser el caso.

4.1.4. Análisis de vehículos con cilindraje entre 2001cc a 2500cc y antigüedad comprendida entre menores de 5 años y más de 20 años.

Los ejemplos que están a continuación contienen jeeps, camionetas y un automóvil por ser vehículos que se encuentran dentro del rango de cilindraje a estudiar, también los autos detallados están considerados por los años de antigüedad de acuerdo a la tabla que establece el factor de ajuste para este impuesto.

Vehículo con antigüedad menor a 5 años

Marca	HYUNDAI
Modelo	SANTA FE 2.2 GLS 4WDCRDI
Año	2009
Cilindraje	2200
Clase	JEEP
Tipo	JEEP

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(2200-1500) 0,09] (1+0,00)$$

$$IACV = [(700) 0,09] (1)$$

$$IACV = [63] (1)$$

$$IACV = 63 \text{ dólares}$$

Vehículo con antigüedad comprendida entre 5 y 10 años

Marca	CHEVROLET
Modelo	LUV C/D 4X2 TM
Año	2003
Cilindraje	2200
Clase	CAMIONETA
Tipo	CABINA SIMPLE

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(2200-1500) 0,09] (1+0,05)$$

$$\text{IACV} = [(700) 0,09] (1,05)$$

$$\text{IACV} = [63] (1,05)$$

$$\text{IACV} = 66,15 \text{ dólares}$$

Vehículo con antigüedad comprendida entre 11 y 15 años

Marca	HYUNDAI
Modelo	TERRACAN GL DSL
Año	2001
Cilindraje	2500
Clase	JEEP
Tipo	JEEP

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(2500-1500) 0,09] (1+0,10)$$

$$\text{IACV} = [(1000) 0,09] (1,10)$$

$$\text{IACV} = [90] (1,10)$$

$$\text{IACV} = 99 \text{ dólares}$$

Vehículo con antigüedad comprendida entre 16 y 20 años

Marca	FORD
Modelo	COURIER 2200
Año	1995
Cilindraje	2200
Clase	CAMIONETA
Tipo	CABINA SIMPLE

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(2200-1500) 0,09] (1+0,15)$$

$$\text{IACV} = [(700) 0,09] (1,15)$$

$$\text{IACV} = [63] (1,15)$$

$$\text{IACV} = 72,45 \text{ dólares}$$

Vehículo con antigüedad mayor a 20 años

Marca	FORD
Modelo	GRANADA
Año	1978
Cilindraje	2500
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	COUPE

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(2500-1500) 0,09] (1+0,20)$$

$$\text{IACV} = [(1000) 0,09] (1,20)$$

$$\text{IACV} = [90] (1,20)$$

$$\text{IACV} = 108 \text{ dólares}$$

Análisis económico

La economía de los propietarios de vehículos como de los ejemplos estudiados son afectados en mayor medida ya el cilindraje de sus carros es más alto que el grupo anterior por lo tanto el costo del impuesto ambiental aumenta y como se observa va desde 72 dólares hasta 108 dólares.

El sistema económico actual en el Ecuador está compuesto por dos partes:

- Social por la medidas que el gobierno adopta tales como los subsidios, para este impuesto se considera como tal la base desgravada de los 1500cc, y;
- Solidario porque trata de distribuir la riqueza e ingresos de manera más justa con la intervención del estado en las variables del mercado.

En base a lo anterior el sistema económico sea solidario el estado debe implementar mecanismos de regulación como los impuestos y claro ejemplo es el impuesto analizado, otro enfoque que abarca esta economía alternativa es que emplea valores para el uso de recursos no renovables,

también persigue la mejor calidad de vida antes que la obtención de posesiones materiales como es la visión del capitalismo.

Análisis social

Los ecuatorianos utilizan vehículos con este cilindraje para transportar pasajeros con mayor comodidad porque son más grandes entre los cuales se destacan los de clase y tipo jeep, mientras que para trasladar carga la tendencia es por las camionetas de cabina simple y cabina doble.

Los vehículos de clase y tipo jeep son todo terreno lo que en la ciudad es un lujo porque con utilizar un automóvil es suficiente para trasladarse dentro de la ciudad, estos carros demandan varios recursos que causan dos efectos:

- Genera beneficios económicos al sector automotriz.
- Aumento de la contaminación.

Por estos motivos sería conveniente limitar la circulación de este tipo de vehículos en las ciudades grandes.

Análisis ambiental

De acuerdo a los estudios realizados por la Organización Mundial de la Salud el uso de vehículos a motor emiten ciertos gases nocivos para la salud de las personas entre los que tenemos:

- Los hidrocarburos que al relacionarse con los óxidos de nitrógeno por acción de la luz solar y temperaturas elevadas forman ozono a nivel del suelo, este resultado provoca irritación de los ojos, tos, jadeo insuficiencia respiratoria y trastornos en los pulmones.
- El monóxido de carbono que es un gas incoloro letal produce que se disminuya el flujo de oxígeno en el torrente sanguíneo, también afecta las funciones cerebrales y la visión.
- El dióxido de carbono que atrapa la radiación solar y al reflejarse en la superficie terrestre causa el calentamiento global.

Por estos motivos es necesarios detener la emisión de estos gases nocivos a que amenazan la calidad de vida de las personas. En la ciudad de Quito aunque no con tanto éxito se aplica la ordenanza del pico y placa la cual restringe la circulación de vehículos de acuerdo al último dígito

de la placa en las horas pico, esta es una solución para disminuir la contaminación pero solo es temporal.

Análisis cultural

Los vehículos de este rango de cilindraje están diseñados para la transportar más personas que en un automóvil, trasladar carga de forma particular sobre todo en negocios que demanden este servicio. También se puede observar por toda la ciudad que estos automotores no son utilizados en su máxima capacidad porque se puede transportar más pasajeros a menudo es utilizado para transportar un solo pasajero.

Esta costumbre debe cambiar para optimizar los recursos empleados, pues en un mismo viaje se podría realizar varias actividades y desplazarse por la ciudad con varias personas ahorrando dinero, tiempo, disminuyendo la contaminación emanada de los vehículos.

Análisis político

Para el régimen el grupo analizado es uno de los que mayor contribución realiza por este impuesto, sin embargo no reciben ninguna propuesta por parte del gobierno central para obtener vehículos menos contaminantes.

El presidente de la república anuncio que los vehículos antiguos son los que más contaminan ha ofrecido extender incentivos para que los propietarios de este tipo de carros los chatarricen, es decir, el gobierno comprará estos vehículos para que la población pueda acceder a la adquisición de un vehículo menos contaminante, este pensamiento solo ha quedado en propuestas y a pesar que la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado emite una disposición transitoria en la cual expresa que el gobierno central implantará un programa de chatarrización hasta la fecha no se ha visto ningún avance.

Se debe tomar en cuenta otro aspecto que si bien las personas obtienen un valor por vender al estado su vehículo antiguo, las familias que tienen escasos recursos económicos no podrán acceder a la compra de otro vehículo porque la ley que regula los créditos para adquirir autos dispone que la cuota de entrada sea de más alta y el periodo de financiamiento disminuya, esto impide que las población de economía popular se quede sin medio de transporte privado y deba obligadamente optar por el transporte público.

El reclamo que la ciudadanía realiza al gobierno central es porque no tienen una rebaja especial como los vehículos que superan los 2500cc, ya que ellos contaminan más pero su contribución es menor que de los propietarios de vehículos que tienen un cilindraje de 2000cc y 2500cc, consideran que la medida transitoria aplicada a este impuesto es injusta.

Contabilidad y control

Una persona natural no obligada a llevar contabilidad que utilice una camioneta del año 2003, con un cilindraje de 2200cc para realizar su actividad económica y no acceda a una de las exenciones del impuesto ambiental a la contaminación vehicular deberá cancelar el valor de 66,15 dólares, y cuando realice la declaración del impuesto a la renta podrá considerar ese valor como un gasto deducible porque el formulario 102-A no tiene un casillero específico para colocar este valor.

Pero si la misma persona natural estaría obligada a llevar contabilidad si podría considerar ese valor con un gasto deducible y registrar dicha transacción en el en el libro diario de la siguiente manera:

Fecha	Detalle	Debe	Haber
	-X-		
	Gasto impuestos fiscales	66,15	
	Bancos		66,15
	P/r. pago matrícula del vehículo		

En el primer caso el control contable se elimina porque la administración tributaria se limitará a revisar que el valor este cancelado, pero para el segundo ejemplo la auditoria tributaria buscara determinar si los valores pagados son los correctos y si fueron tomados para la liquidación del impuesto a la renta, ya que de no ser así afectarían la razonabilidad de los estados financieros.

4.1.5. Análisis de vehículos con cilindraje entre 2501cc a 3000cc y antigüedad comprendida entre menores de 5 años y más de 20 años.

Los vehículos que se presentan a continuación están representados por jeeps, una camioneta y un automóvil, ya que están dentro del rango de cilindraje sujeto de análisis, los autos detallados están considerados por los años de antigüedad de acuerdo a la tabla que establece el factor de ajuste para este impuesto.

Para calcular el valor a pagar del impuesto a la contaminación vehicular se debe tomar en cuenta que los vehículos que superen los 2500 centímetros cúbicos deben acogerse a la disposición transitoria que la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado que señala:

Los vehículos de transporte terrestre de motor mayor a 2500 centímetros cúbicos y, de una antigüedad de más de 5 años, contados desde el respectivo año de fabricación del vehículo, tendrán una rebaja del 80% del valor del correspondiente impuesto a la contaminación vehicular a pagar, durante 3 años contados a partir del ejercicio fiscal en el que se empiece a aplicar este impuesto. Durante los años cuarto y quinto la rebaja será del 50%.

Con lo indicado anteriormente se presenta los siguientes ejemplos:

Vehículo con antigüedad menor a 5 años

Marca	TOYOTA
Modelo	AUT FORTUNER TA
Año	2012
Cilindraje	2600
Clase	JEEP
Tipo	JEEP

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(2600-1500) 0,11] (1+0,00)$$

$$IACV = [(1100) 0,11] (1)$$

$$IACV = [121] (1)$$

$$IACV = 121 \text{ dólares}$$

Vehículo con antigüedad comprendida entre 5 y 10 años

Marca	KIA
Modelo	NEW CARNIVAL LX
Año	2006
Cilindraje	2700
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	STATION WAGON

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(2700-1500) 0,11] (1+0,05)$$

$$IACV = [(1200) 0,11] (1,05)$$

$$IACV = [132] (1,05)$$

$$IACV = 138,60 \text{ dólares}$$

Rebaja por la segunda disposición transitoria de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado.

Detalle del cálculo		
Año	Descuento transitoria	Valor
2012	80%	\$27,72
2013	80%	\$27,72
2014	80%	\$27,72
2015	50%	\$69,30
2016	50%	\$69,30
2017 en adelante	0%	\$138,60

Vehículo con antigüedad comprendida entre 11 y 15 años

Marca	TOYOTA
Modelo	HILUX D/C STD DIESEL
Año	2001
Cilindraje	2800
Clase	CAMIONETA
Tipo	DOBLE CABINA

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(2800-1500) 0,11] (1+0,10)$$

$$IACV = [(1300) 0,11] (1,10)$$

$$IACV = [143] (1,10)$$

$$IACV = 157,30 \text{ dólares}$$

Rebaja por la segunda disposición transitoria de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado.

Detalle del cálculo		
Año	Descuento transitoria	Valor
2012	80%	\$31,46
2013	80%	\$31,46
2014	80%	\$31,46
2015	50%	\$78,65
2016	50%	\$78,65
2017 en adelante	0%	\$157,30

Vehículo con antigüedad comprendida entre 16 y 20 años

Marca	CHEVROLET
Modelo	GRAND BLAZER 4X4 T/M A/A
Año	1996
Cilindraje	2600
Clase	JEEP
Tipo	JEEP

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(2600-1500) 0,11] (1+0,15)$$

$$IACV = [(1100) 0,11] (1,15)$$

$$IACV = [121] (1,15)$$

$$IACV = 139,15 \text{ dólares}$$

Rebaja por la segunda disposición transitoria de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado.

Detalle del cálculo		
Año	Descuento transitoria	Valor
2012	80%	\$27,83
2013	80%	\$27,83
2014	80%	\$27,83
2015	50%	\$69,57
2016	50%	\$69,57
2017 en adelante	0%	\$139,15

Vehículo con antigüedad mayor a 20 años

Marca	FORD
Modelo	EXPLORER XL AVENTURA 4X4
Año	1991
Cilindraje	3000
Clase	JEEP
Tipo	JEEP

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(3000-1500) 0,11] (1+0,20)$$

$$IACV = [(1500) 0,11] (1,20)$$

$$IACV = [165] (1,20)$$

$$IACV = 198 \text{ dólares}$$

Rebaja por la segunda disposición transitoria de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado.

Detalle del cálculo		
Año	Descuento transitoria	Valor
2012	80%	\$39,60
2013	80%	\$39,60
2014	80%	\$39,60
2015	50%	\$99,00
2016	50%	\$99,00
2017 en adelante	0%	\$198,00

Análisis económico

El monto que deben cancelar los propietarios de vehículos con cilindraje de 2501cc a 3000cc oscila entre los 121 dólares y 198 dólares, pero de acuerdo a la segunda disposición transitoria los vehículos que cuenten con un cilindraje mayor a los 2500cc y antigüedad mayor a cinco años tendrán una rebaja del 80% del valor correspondiente durante 3 años desde el año 2012 que empezó a regir este impuesto ambiental por ello a partir del segundo ejemplo se puede observar que los valores a pagar bajan considerablemente y se encuentran en un rango de 27 dólares hasta 39,70 dólares.

La rebaja especial implementada para estos cinco años busca dar el plazo para que los propietarios de los vehículos con características similares al de los ejemplos vendan y cambien por otro automotor que produzca menos contaminación.

Para la economía de los dueños de estos vehículos es beneficioso por la disposición transitoria.

Análisis social

Estos vehículos en su mayor parte pertenecen a un grupo social que tienen ingresos económicos que solventan las necesidades básicas y les permite tener un excedente para destinarlos a la compra de bienes y servicios complementarios o suntuarios.

A este grupo social pertenece la clase media baja cuyos ingresos son menores a los de la clase alta baja, los hogares de estos individuos son casas y departamentos propios o arrendados, su nivel de preparación es principalmente secundario sin descartar la universitaria.

Los ingresos percibidos otorgan comodidades a este conjunto de individuos, pero no son consideradas de lujo, el poseer un bien inmueble propio para este grupo humano es sinónimo de bienestar económico.

Análisis ambiental

Las consecuencias que causan estos vehículos son la cantidad de gases nocivos emanados a la atmósfera, porque la relación es directamente proporcional si el cilindraje es mayor la polución también será mayor.

El calentamiento global un problema ambiental muy grave porque está condicionando la vida de todos los seres vivos e incluso ha llevado a la extinción de algunas especies siendo los vehículos el mayor causante del efecto invernadero es necesario limitar su uso y optimizarlo cuando se lo emplee, un ejemplo es compartir el vehículo con un vecino o familiar aunque no es una solución que arreglará el problema pero contribuye a contrarrestar la contaminación.

Análisis cultural

La historia demuestra que los vehículos buscaban tener mayor potencia y mejores prestaciones a los usuarios para anteponerse a sus competidores, esto sin duda necesita de abundantes recursos de ahí que los autos antiguos demandaban grandes cantidades de combustible agravando el deterioro al medio ambiente.

En el Ecuador el precio de la gasolina y diesel es barato a comparación de otros países de la región por el subsidio que existe a los combustibles, siendo un país que cuenta con grandes recursos de petróleo es dependiente de la importación de sus derivados.

La conducta ecuatoriana se ha mantenido por muchos años al margen del desarrollo e investigación de otras fuentes de energía lo que ha llevado a la dependencia absoluta de tecnología, por esto es indispensable cambiar este comportamiento social adoptado en la cual tienen culpa tanto los gobernantes como los ciudadanos por no exigir inversión e incentivos para generar nuestra propia tecnología.

Análisis político

Si el gobierno ecuatoriano procediera a la eliminación del subsidio a los combustibles, estaría comprometiendo sus funciones en el poder ya que esto acarrea varios efectos al subir el precio de la gasolina, diesel y otros combustibles como aumento exuberante en el precio de bienes y servicios, acrecentamiento del valor de la canasta básica, todo esto conocido como la inflación que conlleva a la pérdida adquisitiva de la moneda.

Las subvenciones son consideradas incentivos para la economía de un país hasta cierto punto y que se los deben quitar gradualmente, pero en el Ecuador es imposible que cualquier gobierno los elimine sin que corra el riesgo de ser despojado del cargo.

Contabilidad y control

Una sociedad que tenga un vehículo del año 2006 y cuyo cilindraje sea 2700cc tiene una rebaja especial del 80% del valor total del impuesto ambiental a la contaminación vehicular y aunque cancele tardíamente el impuesto, constituye un gasto deducible para el tema del impuesto a la renta de sociedades.

Registro en el libro diario

Fecha	Detalle	Debe	Haber
	-X-		
	Gasto impuestos fiscales	27,72	
	Gasto intereses tributarios	0,28	
	Bancos		28,00
	P/r. pago matrícula del vehículo		

Para una persona natural no obligada a llevar contabilidad que posee un vehículo del año 1991 y el cilindraje es de 3000cc el valor a pagar es de 39,60 dólares, el cual es solo un rubro que encarece el valor de la matrícula.

El control tributario para el ejemplo de la sociedad se centrará en revisar si el rubro declarado en el formulario 101 es el correcto y que ese valor sea neto, es decir, que no esté sumado los intereses correspondientes al pago tardío.

4.1.6. Análisis de vehículos con cilindraje entre 3001cc a 3500cc y antigüedad comprendida entre menores de 5 años y más de 20 años.

Los ejemplos que se señalados a continuación están representados por un automóvil, una camioneta y jeeps porque son vehículos que están dentro del rango de cilindraje objeto del análisis, además los autos detallados están considerados por el los años de antigüedad de acuerdo a la tabla que establece el factor de ajuste para este impuesto y también están sujetos a la disposición transitoria.

Vehículo con antigüedad menor a 5 años

Marca	AUDI
Modelo	ALLROAD 3.2
Año	2010
Cilindraje	3200
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	STATION WAGON

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(3200-1500) 0,12] (1+0,00)$$

$$IACV = [(1700) 0,12] (1)$$

$$IACV = [204] (1)$$

$$IACV = 204 \text{ dólares}$$

Vehículo con antigüedad comprendida entre 5 y 10 años

Marca	CHEVROLET
Modelo	LUV C/D V6 4X2 T/M INYEC
Año	2004
Cilindraje	3200
Clase	CAMIONETA
Tipo	DOBLE CABINA

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(3200-1500) 0,12] (1+0,05)$$

$$\text{IACV} = [(1700) 0,12] (1,05)$$

$$\text{IACV} = [204] (1,05)$$

$$\text{IACV} = 214,20 \text{ dólares}$$

Rebaja por la segunda disposición transitoria de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado.

Detalle del cálculo		
Año	Descuento transitoria	Valor
2012	80%	\$42,84
2013	80%	\$42,84
2014	80%	\$42,84
2015	50%	\$107,10
2016	50%	\$107,10
2017 en adelante	0%	\$214,20

Vehículo con antigüedad comprendida entre 11 y 15 años

Marca	MITSUBISHI
Modelo	MONTERO 5P 3.5L TM
Año	1998
Cilindraje	3500
Clase	JEEP
Tipo	JEEP

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(3500-1500) 0,12] (1+0,10)$$

$$\text{IACV} = [(2000) 0,12] (1,10)$$

$$\text{IACV} = [240] (1,10)$$

$$\text{IACV} = 264 \text{ dólares}$$

Rebaja por la segunda disposición transitoria de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado.

Detalle del cálculo		
Año	Descuento transitoria	Valor
2012	80%	\$52,80
2013	80%	\$52,80
2014	80%	\$52,80
2015	50%	\$132,00
2016	50%	\$132,00
2017 en adelante	0%	\$264,00

Vehículo con antigüedad comprendida entre 16 y 20 años

Marca	CHEVROLET
Modelo	TROOPER 3P T/M A/C
Año	1995
Cilindraje	3200
Clase	JEEP
Tipo	JEEP

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(3200-1500) 0,12] (1+0,15)$$

$$\text{IACV} = [(1700) 0,12] (1,15)$$

$$\text{IACV} = [204] (1,15)$$

$$\text{IACV} = 234,60 \text{ dólares}$$

Rebaja por la segunda disposición transitoria de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado.

Detalle del cálculo		
Año	Descuento transitoria	Valor
2012	80%	\$46,92
2013	80%	\$46,92
2014	80%	\$46,92
2015	50%	\$117,30
2016	50%	\$117,30
2017 en adelante	0%	\$234,60

Vehículo con antigüedad mayor a 20 años

Marca	FORD
Modelo	BRONCO
Año	1980
Cilindraje	3500
Clase	JEEP
Tipo	JEEP

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(3500-1500) 0,12] (1+0,20)$$

$$IACV = [(2000) 0,12] (1,20)$$

$$IACV = [240] (1,20)$$

$$IACV = 288 \text{ dólares}$$

Rebaja por la segunda disposición transitoria de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado.

Detalle del cálculo		
Año	Descuento transitoria	Valor
2012	80%	\$57,60
2013	80%	\$57,60
2014	80%	\$57,60
2015	50%	\$144,00
2016	50%	\$144,00
2017 en adelante	0%	\$288,00

Análisis económico

El valor más alto a pagar en vehículos de este rango de cilindraje, es cuando su antigüedad no supere los cinco años como en el primer ejemplo el importe a cancelar es de 204 dólares, sin embargo con el pasar de los años el costo por concepto del impuesto ambiental analizado es menor por la rebaja especial que la ley considera de lo cual los valores a pagar van desde los 42,84 dólares hasta 57,60 dólares.

Desde el punto de vista solidario de la economía actual esto no se cumple en su totalidad porque si el impuesto grava a la contaminación estos vehículos deberían pagar valores más altos, pero en la práctica no es así por la subvención que la ley señala de 80% durante los tres primeros años desde que se aplica el impuesto ambiental a la contaminación vehicular y a partir del cuarto y quinto año tienen derecho a una rebaja del 50% y visto desde el punto de vista social es una injusticia porque este cuerpo legal se contradice cuando se persigue aplicar el sistema económico social y solidario que señala la constitución política del país.

Análisis social

El grupo de personas que adquieren estos carros pertenecen a la clase alta baja cuyo nivel de preparación en rasgos generales es universitaria normalmente viven en casas o departamentos que cuentan con todas la comodidades e incluso algunos de lujo se los denomina también los nuevos ricos.

Los ciudadanos de esta clase social no se ven afectados en gran medida por este impuesto una razón es por los niveles de ingresos que tiene y otra la rebaja especial por el periodo de cinco años.

El periodo de la rebaja especial es un aspecto negativo para el fisco pues deja de recibir dinero como lo demuestran los ejemplos, ya que al no tener esta reducción se lograría llegar a la gente puesto que se ve afectado en sus gastos.

Análisis ambiental

Otro gas que emiten los automotores es el óxido de nitrógeno que causan irritaciones en los ojos, nariz y pulmones, así como dolores de cabeza, los estudios realizados por la Organización Mundial de la Salud también revela que altas concentraciones de este gas producen bronquitis y agravan enfermedades relacionadas con los pulmones.

La contaminación que los automotores producen es el producto de la fabricación de motores que consumen grandes cantidades de combustibles que sirven para obtener toda la potencia que pueden desarrollar estos vehículos.

La limitación para circulación para esta clase de vehículos podría ser una solución temporal sobre todo en las grandes ciudades del país donde se concentra en mayor grado de contaminación.

Análisis cultural

La cultura respecto a la utilización de los vehículos con este cilindraje en primer lugar obedece a las costumbres americanas de los fabricantes que producían carros grandes que consumen grandes cantidades de combustible, en segundo lugar es el estatus que otorga a la persona propietaria del auto siendo esto un aspecto meramente social en la distinción de clases, este último aplica para vehículos que su antigüedad no supere los 10 años.

Para los vehículos con antigüedad mayor a los 11 años el segundo aspecto ya no sería totalmente aplicado, puesto que el costo de adquisición baja considerablemente por constituir un bien cuya depreciación se proyecta para cinco años como la legislación actual señala.

Los antecedentes planteados deben cambiar sobre todo en la demanda de combustible de los vehículos con cilindraje similar ya que al disminuir el uso de combustible existen dos beneficios el primero el ahorro de dinero para el consumidor y disminución de la contaminación, en el ámbito social es complicado cambiar la costumbre de comprar un carro sin asociarlo con el estatus social que refleja.

Análisis político

Desde la óptica política se pretende castigar a los carros más contaminantes con este impuesto, es lo que dan a entender a los ciudadanos el hecho que la economía social y solidaria es aplicada en su

totalidad, ya que de esta manera los contribuyentes que más aportan no constituyan un obstáculo más que el régimen deba superar para recaudar dinero por este concepto.

De la misma manera que se implementó el impuesto ambiental a la contaminación vehicular y ya se aplica una segunda disposición transitoria también debería ya ejecutarse la tercera disposición transitoria que señala sobre el programa de chatarrización dirigido por el gobierno central.

Contabilidad y control

El pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular será un gasto deducible exclusivamente para sociedades y personas naturales obligadas a llevar contabilidad y cuando el vehículo forme parte del activo fijo, así pues si cualquiera de ellas tuviera un automotor con cilindraje de 3200 centímetros cúbicos del año 2010 deberá registrar el siguiente asiento contable:

Fecha	Detalle	Debe	Haber
	-X-		
	Gasto impuestos fiscales	204,00	
	Bancos		204,00
	P/r. pago matrícula del vehículo		

Para las personas naturales no obligadas a llevar contabilidad el pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular es considerado un gasto no deducible, porque en el formulario 102-A no existe un casillero para registrar el valor correspondiente, lo cual afecta negativamente al contribuyente para la liquidación del impuesto a la renta. Un ejemplo es si un contribuyente tiene un vehículo cuyo año de fabricación es de 1980 y el cilindraje es de 3500 deberá pagar 57,60 dólares y de mantener este automotor por más años su contribución aumentará hasta llegar a cancelar 288 dólares a partir del año 2017.

La auditoria tributaria es un procedimiento enfocado al correcto cumplimiento de las normativas tributarias por parte de los contribuyentes, es decir, al pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular en el periodo correspondiente, el cual permitirá determinar una razonabilidad de los estados financieros.

4.1.7. Análisis de vehículos con cilindraje entre 3501cc a 4000cc y antigüedad comprendida entre menores de 5 años y más de 20 años.

Los vehículos que se están a continuación son automóviles de lujo y un jeep ya que son carros que están dentro del rango de cilindraje objeto de estudio, los autos detallados están considerados por

los años de antigüedad de acuerdo a la tabla que establece el factor de ajuste para este impuesto, además se acogen a la disposición transitoria que establece la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado.

Vehículo con antigüedad menor a 5 años

Marca	CHEVROLET
Modelo	CAMARO NB 3.6L RS MT
Año	2011
Cilindraje	3600
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	COUPE

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(3600-1500) 0,24] (1+0,00)$$

$$IACV = [(2100) 0,24] (1)$$

$$IACV = [504] (1)$$

$$IACV = 504 \text{ dólares}$$

Vehículo con antigüedad comprendida entre 5 y 10 años

Marca	MITSUBISHI
Modelo	MONTERO 3P 3.8 TA SEMI FULL
Año	2006
Cilindraje	3800
Clase	JEEP
Tipo	JEEP

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(3800-1500) 0,24] (1+0,05)$$

$$\text{IACV} = [(2300) 0,24] (1,05)$$

$$\text{IACV} = [552] (1,05)$$

$$\text{IACV} = 579,60 \text{ dólares}$$

Rebaja por la segunda disposición transitoria de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado.

Detalle del cálculo		
Año	Descuento transitoria	Valor
2012	80%	\$115,92
2013	80%	\$115,92
2014	80%	\$115,92
2015	50%	\$289,80
2016	50%	\$289,80
2017 en adelante	0%	\$579,60

Vehículo con antigüedad comprendida entre 11 y 15 años

Marca	JAGUAR
Modelo	XK8 CONVERTIBLE 4.0
Año	2000
Cilindraje	4000
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	SEDAN

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(4000-1500) 0,24] (1+0,10)$$

$$IACV = [(2500) 0,24] (1,10)$$

$$IACV = [600] (1,10)$$

$$IACV = 660 \text{ dólares}$$

Rebaja por la segunda disposición transitoria de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado.

Detalle del cálculo		
Año	Descuento transitoria	Valor
2012	80%	\$132,00
2013	80%	\$132,00
2014	80%	\$132,00
2015	50%	\$330,00
2016	50%	\$330,00
2017 en adelante	0%	\$660,00

Vehículo con antigüedad comprendida entre 16 y 20 años

Marca	FORD
Modelo	MUSTANG LX
Año	1996
Cilindraje	3800
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	COUPE

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(3800-1500) 0,24] (1+0,15)$$

$$IACV = [(2300) 0,24] (1,15)$$

$$\text{IACV} = [552] (1,15)$$

$$\text{IACV} = 634,80 \text{ dólares}$$

Rebaja por la segunda disposición transitoria de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado.

Detalle del cálculo		
Año	Descuento transitoria	Valor
2012	80%	\$126,96
2013	80%	\$126,96
2014	80%	\$126,96
2015	50%	\$317,40
2016	50%	\$317,40
2017 en adelante	0%	\$634,80

Vehículo con antigüedad mayor a 20 años

Marca	CHEVROLET
Modelo	BEL AIR
Año	1955
Cilindraje	4000
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	SEDAN

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(4000-1500) 0,24] (1+0,20)$$

$$\text{IACV} = [(2500) 0,24] (1,20)$$

$$\text{IACV} = [600] (1,20)$$

$$\text{IACV} = 720 \text{ dólares}$$

Rebaja por la segunda disposición transitoria de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado.

Detalle del cálculo		
Año	Descuento transitoria	Valor
2012	80%	\$144,00
2013	80%	\$144,00
2014	80%	\$144,00
2015	50%	\$360,00
2016	50%	\$360,00
2017 en adelante	0%	\$720,00

Análisis económico

La economía de este grupo de propietarios es extremadamente buena por lo que tienen la capacidad adquisitiva para comprar vehículos de lujo como de los ejemplos, los valores a pagar se encuentran entre los 504 a 720 dólares, de los cuales solo los vehículos menores a 5 años pagan el total mientras que los otros pagan valores entre 115,92 y 144 dólares por la rebaja especial.

Esto constituye una injusticia social porque también debe aplicarse el criterio del que más tiene debe contribuir en la misma proporción, la rebaja especial en este tipo de vehículos se la puede comparar como un premio.

Análisis social

Como se observa en los ejemplos los vehículos detallados son considerados de lujo en consecuencia los propietarios corresponden a la clase alta o más adinerada que existe en una sociedad, este grupo humano está conformado por individuos cuyo nivel de preparación es universitario o de un mayor grado, sus casas o departamentos son lujosos y gozan de todas las comodidades, también poseen influencia económica y política.

Por la influencia política que pueda tener este grupo de personas revelaría que la rebaja especial no está dirigida para las clases sociales bajas, sino que es un beneficio que se otorgan ellos mismos a través de un cuerpo legal.

Análisis ambiental

No solo los vehículos de transporte terrestre con este tipo de cilindraje analizado contaminan el medio ambiente, otro medio de transporte que contamina la atmósfera es el avión el cual también debería gravar un impuesto ambiental.

Los aviones no causan enfermedades a las personas de forma directa como los vehículos los gases que emiten también dañan la biosfera por este motivo, por temas de control y por la presión que existe hoy en día por el cuidado del medio ambiente el gobierno ecuatoriano apunta su política ambiental sobre los vehículos motorizados.

De los casos hasta ahora analizados el impuesto no ofrece una alternativa clara que incentive a los propietarios de los automotores a limitar su utilización y peor al menos a sustituirlos, lo que no garantiza que la contaminación disminuya.

Aunque no existen muchos vehículos de lujo en el país con cilindraje tan elevado sería conveniente restringir la importación de esta clase de vehículos que no tienen ninguna tecnología que ayude al cuidado del ambiente.

Análisis cultural

Los hábitos de optar por vehículos de lujo son exclusivamente de personas con posibilidades económicas abundantes, siendo una minoría del total de la población los cuales manejan grandes empresas en diversos sectores de la economía, además las grandes fortunas que poseen son obtenidas por generaciones anteriores y heredadas por las actuales.

Es decir, las personas por ende las familias que conforman la clase dominante desde sus inicios son los mismos y no han dejado de serlo porque sus características han sido transmitidas por varias generaciones y la tendencia sigue el mismo rumbo.

Análisis político

Si no existiera la rebaja especial el gobierno estarían yendo en contra del principio de la capacidad contributiva de los ciudadanos, cabe recalcar que la legislación señala que el valor a pagar por este impuesto no puede superar el 40% del avalúo del carro según la base del SRI, de no existir esta aclaración los importes a cancelar permanecerían impagos y significarían que el valor del impuesto sería más costoso con relación al costo el vehículo.

La legislación debería también contemplar un trato especial para vehículos de lujo como los mencionados puesto que socialmente no serían acreedores a una rebaja como la que existe porque no compromete la capacidad económica de los propietarios y de esta manera se podría hablar de una justicia tributaria.

Contabilidad y control

Un contribuyente que no lleve contabilidad y sea dueño de un vehículo del año 2000 y el cilindraje sea de 4000cc pagará 660 dólares por concepto del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, pero por la rebaja transitoria este valor disminuye a 132 dólares, aunque el valor es alto no se considera un desembolso deducible, ya que el formulario para este tipo de contribuyentes no contempla el pago de impuestos.

Sin embargo para los contribuyentes que llevan contabilidad el escenario es beneficioso porque al momento de liquidar el impuesto a la renta se pueden deducir este pago, para lo cual deberán haber registrado el asiento contable correspondiente.

Fecha	Detalle	Debe	Haber
	-X-		
	Gasto impuestos fiscales	132,00	
	Bancos		132,00
	P/r. pago matrícula del vehículo		

El control no apunta solamente al pago del impuesto en los plazos que establece la legislación tributaria, sino también que en caso de cancelar por pago indebido o pago en exceso el contribuyente solicite la devolución del dinero a la administración tributaria, pues de no hacerlo afecta los estados financieros y su razonabilidad.

4.1.8. Análisis de vehículos con cilindraje mayor a 4000cc y antigüedad comprendida entre menores de 5 años y más de 20 años.

Los ejemplos que están a continuación son representados por automóviles y jeeps porque son vehículos que están dentro del rango de cilindraje a analizar, además los autos detallados están considerados por el los años de antigüedad de acuerdo a la tabla que establece el factor de ajuste para este impuesto, de la misma manera se rigen por la disposición transitoria que contempla la rebaja especial durante cinco años.

Vehículo con antigüedad menor a 5 años

Marca	CHEVROLET
Modelo	TRAILBLAZER II LT SU 4.2 4WD
Año	2010
Cilindraje	4200
Clase	JEEP
Tipo	JEEP

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(4200-1500) 0,35] (1+0,00)$$

$$IACV = [(2700) 0,35] (1)$$

$$IACV = [945] (1)$$

$$IACV = 945 \text{ dólares}$$

Vehículo con antigüedad comprendida entre 5 y 10 años

Marca	BMW
Modelo	M5 5.0
Año	2006
Cilindraje	5000
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	SEDAN

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(5000-1500) 0,35] (1+0,05)$$

$$\text{IACV} = [(3200) 0,35] (1,05)$$

$$\text{IACV} = [1225] (1,05)$$

$$\text{IACV} = 1286,25 \text{ dólares}$$

Rebaja por la segunda disposición transitoria de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado.

Detalle del cálculo		
Año	Descuento transitoria	Valor
2012	80%	\$257,25
2013	80%	\$257,25
2014	80%	\$257,25
2015	50%	\$643,12
2016	50%	\$643,12
2017 en adelante	0%	\$1.286,25

Vehículo con antigüedad comprendida entre 11 y 15 años

Marca	NISSAN
Modelo	PATROL GRX
Año	2000
Cilindraje	4500
Clase	JEEP
Tipo	JEEP

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(4500-1500) 0,35] (1+0,10)$$

$$\text{IACV} = [(3000) 0,35] (1,10)$$

$$\text{IACV} = [1050] (1,10)$$

$$\text{IACV} = 1155 \text{ dólares}$$

Rebaja por la segunda disposición transitoria de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado.

Detalle del cálculo		
Año	Descuento transitoria	Valor
2012	80%	\$231,00
2013	80%	\$231,00
2014	80%	\$231,00
2015	50%	\$577,50
2016	50%	\$577,50
2017 en adelante	0%	\$1.155,00

Vehículo con antigüedad comprendida entre 16 y 20 años

Marca	FORD
Modelo	BRONCO XLT
Año	1995
Cilindraje	5000
Clase	JEEP
Tipo	JEEP

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(5000-1500) 0,35] (1+0,15)$$

$$\text{IACV} = [(3500) 0,35] (1,15)$$

$$\text{IACV} = [1225] (1,15)$$

$$\text{IACV} = 1408,75 \text{ dólares}$$

Rebaja por la segunda disposición transitoria de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado.

Detalle del cálculo		
Año	Descuento transitoria	Valor
2012	80%	\$281,75
2013	80%	\$281,75
2014	80%	\$281,75
2015	50%	\$704,38
2016	50%	\$704,38
2017 en adelante	0%	\$1.408,75

Vehículo con antigüedad mayor a 20 años

Marca	CHEVROLET
Modelo	CORVETTE
Año	1974
Cilindraje	5700
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	COUPE

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(5700-1500) 0,35] (1+0,20)$$

$$IACV = [(4200) 0,35] (1,20)$$

$$IACV = [1470] (1,20)$$

$$IACV = 1764 \text{ dólares}$$

Rebaja por la segunda disposición transitoria de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado.

Detalle del cálculo		
Año	Descuento transitoria	Valor
2012	80%	\$352,80
2013	80%	\$352,80
2014	80%	\$352,80
2015	50%	\$882,00
2016	50%	\$882,00
2017 en adelante	0%	\$1.764,00

Análisis económico

Los dueños de estos vehículos al tener una economía solvente no son afectados de forma representativa, este grupo económico al no estar de acuerdo con el sistema económico que manda la constitución política y la que otorga poder para que estado intervenga en la distribución de la riqueza constituyen la oposición del gobierno.

Según los ejemplos planteados los valores a cancelar van desde 945 dólares hasta 1764 dólares solo de impuesto ambiental, este grupo también se acoge a la rebaja de la disposición transitoria y los valores reales a pagar están entre 257,25 y 352,80 dólares

Análisis social

Estos vehículos se los puede considerar de lujo por lo que sus dueños también están conformados por un grupo de personas de clase alta, van a compartir las mismas características en cuanto a su nivel educativo y económico.

Por la influencia política que pueda tener este grupo de personas revelaría que la rebaja especial no está dirigida para las clases sociales bajas sino a un beneficio que se otorgan ellos mismos a través de un cuerpo legal.

Análisis ambiental

A mayor cilindraje existe una mayor contaminación el gobierno debe intervenir para que los fabricantes en el país no elaboren más vehículos similares, la restricción para importar esta clase de carros sería una media que contribuya al cuidado del medio ambiente.

Aunque los fabricantes ya producen vehículos tan contaminantes como en años pasados una iniciativa que este sector podría adoptar es chatarrizar los automotores que fabricaron y no dejar que solo el gobierno implante el plan para sacar de circulación a estos vehículos.

El daño causado al medio ambiente no repercute únicamente a las personas que viven hoy en día ya que este problema incluso compromete la vida de las futuras generaciones, las enfermedades que se producen en las personas sugiere que el mejor sitio para vivir es el campo, pero se puede simplemente huir de la ciudad porque con esta decisión no se soluciona el problema del calentamiento global.

Para cuidar el medio ambiente es urgente una educación ecológica esto significa cambiar la cultura que tenemos actualmente porque las acciones tomadas deben considerar al aspecto ecológico.

Análisis cultural

Las costumbres, hábitos, creencias son parte de la cultura de un grupo de individuos es necesario modificar estas conductas, la educación es la herramienta que debe estar alcance de todas las personas sin importar su condición social, enseñar a las personas más jóvenes a tener responsabilidad ambiental en cualquiera de las acciones que realicen es un avance positivo.

Para los ciudadanos con una edad en la cual la educación ya no es obligatoria como en los jóvenes y para lograr que este segmento de la sociedad se concientice la mejor forma es la socialización de los problemas pero que no se limiten a informar sino que propendan a que las personas se involucren en el problema para posteriormente convertirse en parte de la solución.

Como los ejemplos indican las personas que adquieren vehículos con estas características tienen posibilidades económicas excelentes, lo que es positivo puesto que pueden comprar vehículos menos contaminantes como los híbridos o eléctricos, es decir, estos individuos darían la pauta para cambiar la tendencia sobre la preferencia de autos.

Análisis político

Si no existiera la rebaja especial la legislación y el gobierno estarían yendo en contra del principio de la capacidad contributiva de los ciudadanos y así los demuestran los ejemplos, esta subvención también obedece a lo que la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado señala en ningún caso el valor del impuesto a pagar será mayor al valor correspondiente al 40% del

avalúo del respectivo vehículo, que conste en la base de datos del Servicio de Rentas Internas, en el año al que corresponde el pago del referido impuesto.

La base de datos de la administración tributaria en cuanto a los avalúos de los carros está en función de la legislación que considera que la vida útil de un vehículo es de cinco años y esto motivo se deprecia a razón del 20% anual, lo que en términos de recaudación ambiental es negativo para el estado puesto que deja percibir menos dinero por esta disposición.

La legislación se debe modificar para ajustarse más a la realidad ya que al pasar cinco años de uso un vehículo no es inservible, todavía tiene una vida útil va a seguir circulando y la contaminación también seguirá, pero su contribución para la remediación del ambiente es menor.

Contabilidad y control

Un vehículo del año 2010 y con un cilindraje de 4200 centímetros cúbicos debe cancelar 945 dólares por concepto del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, es un valor cuantioso el cual no recibe la rebaja transitoria.

Si el vehículo pertenece a una persona que no lleva contabilidad, este contribuyente pagará más dinero al estado por no poder reducir ese valor de su declaración del impuesto a la renta.

Si el mismo vehículo pertenece a un contribuyente que está obligado a llevar contabilidad el panorama cambia, pues aunque cancele el dinero por concepto del impuesto ambiental a la contaminación vehicular disminuye cuando liquida el impuesto a la renta, claro está que dicho valor debe estar registrado en un asiento contable.

Registro en el libro diario

Fecha	Detalle	Debe	Haber
	-X-		
	Gasto impuestos fiscales	945,00	
	Bancos		945,00
	P/r. pago matrícula del vehículo		

La auditoria verificará que en la declaración del impuesto a la renta de ese periodo haya considerado el pago de este impuesto como un gasto deducible sin considerar el pago de intereses o multas si fuera el caso.

4.1.9. Análisis de vehículos híbridos.

Los vehículos híbridos utilizados para estos ejemplos no tienen la misma tendencia de ir detallados según la antigüedad puesto que los automotores que poseen esta tecnología en el país no superan los cinco años de antigüedad.

Ejemplo 1

Marca	TOYOTA
Modelo	PRIUS HYBRID
Año	2009
Cilindraje	1500
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	HIBRIDO-A

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(1500-1500) 0,00] (1+ (-0,20))$$

$$IACV = 0 \text{ dólares}$$

Ejemplo 2

Marca	FORD
Modelo	FUSION HIBRIDO
Año	2011
Cilindraje	2300
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	HIBRIDO-A

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(2300-1500) 0,09] (1+ (-0,20))$$

$$IACV = [(800) 0,09] (1-0,20)$$

$$IACV = [72] (0,8)$$

$$IACV = 57,60 \text{ dólares}$$

Ejemplo 3

Marca	FORD
Modelo	ESCAPE HIBRIDO
Año	2011
Cilindraje	2500
Clase	JEEP
Tipo	HIBRIDO-J

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(2500-1500) 0,09] (1+ (-0,20))$$

$$IACV = [(1000) 0,09] (1-0,20)$$

$$IACV = [90] (0,8)$$

$$IACV = 72 \text{ dólares}$$

Ejemplo 4

Marca	TOYOTA
Modelo	BB HIGHLANDER HIBRIDO PREMIUM
Año	2010
Cilindraje	3300
Clase	JEEP
Tipo	HIBRIDO-J

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(3300-1500) 0,12] (1+ (-0,20))$$

$$IACV = [(1800) 0,12] (1-0,20)$$

$$IACV = [216] (0,8)$$

$$IACV = 172,80 \text{ dólares}$$

Ejemplo 5

Marca	CHEVROLET
Modelo	SILVERADO 6.0L HYBRID
Año	2011
Cilindraje	6000
Clase	CAMIONETA
Tipo	DOBLE CABINA

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(6000-1500) 0,35] (1+ (-0,20))$$

$$\text{IACV} = [(4500) 0,35] (1-0,20)$$

$$\text{IACV} = [1575] (0,8)$$

$$\text{IACV} = 1260 \text{ dólares}$$

Análisis económico

La economía que rige el país no puede asignar este tipo de bienes a las clases sociales más bajas, la causa principal es el costo de adquisición que bordea este tipo de autos y también porque la ley que crea el impuesto ambiental a la contaminación vehicular también grava con IVA e ICE a los vehículos de este clase cuyo avalúo supere los 35.000 dólares por considerarlos de lujo.

A pesar de ser un vehículo menos contaminante no se exonera del pago de este impuesto pues como los ejemplos lo ratifican solo el primer auto no pagar ningún valor esto es por su cilindraje también cabe recalcar que está dentro de los mejores vehículos híbridos del mundo por sus prestaciones y el más vendido en el año 2010.

A partir del segundo ejemplo los valores a pagar son de 57,60 dólares hasta 1.260 dólares, estos vehículos no tienen la rebaja especial de cinco años que considera la segunda disposición transitoria puesto que el la fórmula ya tiene en el factor de ajuste un 20% menos.

Estos vehículos también contribuyen con este impuesto porque si se compara un carro híbrido de alto cilindraje con un carro regular la contaminación es la misma.

Análisis social

Las personas que poseen vehículos de estas características son de tres clases sociales:

- Clase Alta Alta
- Clase Alta Baja
- Clase Media Alta

Principalmente esto se debe por el nivel económico que poseen estos hogares ya que costear un vehículo híbrido en el país sobrepasa los 20.000 dólares, para la sociedad ecuatoriana existe tres marcas tradicionales que ofrecen carros con esta tecnología que son: Toyota, Ford y Chevrolet.

La cantidad de vehículos híbridos en el Ecuador es escasa ya que en el mercado nacional la demanda se inclina por los carros regulares y más contaminantes.

Análisis ambiental

Estos vehículos son los menos contaminantes que existen en el mercado local ya que su emisión de gases está por debajo del nivel de un automotor regular, la razón es porque utiliza dos motores uno que es eléctrico y otro a gasolina para compensar las desventajas del primer motor.

Los carros con tecnología híbrida son ideales para conducir en la ciudad ya que no usan el combustible fósil a menos que las baterías del motor eléctrico estén agotadas o el conductor necesite más velocidad.

Si el parque automotor estaría conformado en su mayor por vehículos de este tipo las emisiones a la atmósfera de dióxido de carbono, hidrocarburos, óxido nitrógeno y otros gases contaminantes se reducirían en forma considerable, este efecto conlleva a un mejor cuidado del entorno, además de mejorar nuestra calidad de vida.

Análisis cultural

Las preferencias por optar por carros menos contaminantes se está modificando paulatinamente al conocer los perjuicios que causa usar un automotor que solo funciona con combustible fósil, constituye el primer paso para el cambio pero las autoridades no están dando las facilidades para adquirir un vehículo híbrido.

Aunque los hábitos de nuestra sociedad pretendan cambiar a favor de la conservación del medio ambiente es necesario que los gobernantes a través del poder que fue otorgado por los ciudadanos impulsen esta conducta ecológica entregando incentivos para fortalecer este comportamiento.

En el caso de los vehículos no es así, porque dentro de una legislación existen contradicciones, pues pagan menor por concepto del impuesto ambiental a la contaminación vehicular pero cancelan un enorme valor por otros impuestos, es decir, por ningún lado el estado pierde su recaudación.

Análisis político

La política del gobierno es contradictoria puesto que desean cambiar las conductas no ecológicas de los ecuatorianos pero sin embargo grava con dos impuestos adicionales a los vehículos híbridos y considera que si el avalúo es superior a 35.000 dólares es un auto de lujo.

La industria automotriz en el Ecuador rechaza rotundamente la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado, pues dicen que al gravar más impuestos el precio se eleva lo que hace imposible que los clientes opten por un vehículo así, porque al ser demasiado alto el precio la demanda baja por lo que no los fabricantes no van a introducir carros de estas características.

Contabilidad y control

Aunque la ley orgánica de régimen tributario interno reconoce como gastos deducibles el pago de impuestos que se cancelen como consecuencia de la actividad que genera ingresos esto solo beneficia aquellos contribuyentes que la normativa tributaria obliga a llevar contabilidad.

La legislación del impuesto ambiental a la contaminación vehicular reduce el valor que deben de cancelar los propietarios de vehículos híbridos por su tecnología menos contaminante, pero contablemente no simplifica los registros contables, de esta manera las sociedades y personas naturales que tengan un automotor híbrido del año 2011 con un cilindraje de 2500cc registrarán el asiento contable de la siguiente manera:

Registro en el libro diario

Fecha	Detalle	Debe	Haber
	-X-		
	Gasto impuestos fiscales	72,00	
	Bancos		72,00
	P/r. pago matrícula del vehículo		

Los contribuyentes que llevan contabilidad registrarán en el formulario correspondiente los valores pagados por concepto del impuesto ambiental a la contaminación vehicular.

La auditoria tributaria estará orientada al cumplimiento de la normativas tributaria por parte de los contribuyentes para emitir un informe que refleje la razonabilidad de los estados financieros del contribuyente.

4.2. Casos prácticos con exenciones.

El análisis que se realizará a continuación está dirigido a vehículos que tienen derecho a la exoneración del pago del impuesto ambiental según la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado también se sobre entenderá que el propietario del automotor cumple con todos los requisitos que la administración tributaria exige.

La exención del impuesto ambiental a la contaminación vehicular consiste en rebajar el 100% del valor que el contribuyente debería de cancelar si no tuviera derecho a este beneficio, cabe recalcar la exoneración entra en vigencia desde que el documento habilitante así lo disponga según el caso y con la presentación de todos los requisitos en el Servicio de Rentas Internas.

4.2.1. Análisis de vehículos de propiedad del sector público.

Los vehículos que forman parte del sector público son los que pertenecen a las instituciones que menciona el artículo 225 de la Constitución Política del Ecuador que dice:

- Los organismos y dependencias de las funciones Ejecutiva, Legislativa, Judicial, Electoral y de Transparencia y Control Social.
- Las entidades que integran el régimen autónomo descentralizado.
- Los organismos y entidades creados por la Constitución o la ley para el ejercicio de la potestad estatal, para la prestación de servicios públicos o para desarrollar actividades económicas asumidas por el Estado.
- Las personas jurídicas creadas por acto normativo de los gobiernos autónomos descentralizados para la prestación de servicios públicos.

Ejemplo 1

Marca	CHEVROLET
Modelo	D-MAX CC 3.0D HR WT
Año	2009
Cilindraje	3000
Clase	CAMIONETA
Tipo	DOBLE CABINA

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(3000-1500) 0,11] (1+0,00)$$

$$\text{IACV} = [(4200) 0,11] (1)$$

$$\text{IACV} = [165] (1)$$

$$\text{IACV} = 165 \text{ dólares}$$

Ejemplo 2

Marca	SUZUKI
Modelo	GRAND VITARA 2.0
Año	2010
Cilindraje	2000
Clase	JEEP
Tipo	JEEP

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(2000-1500) 0,08] (1+0,00)$$

$$\text{IACV} = [(500) 0,08] (1)$$

$$\text{IACV} = [40] (1)$$

$$\text{IACV} = 40 \text{ dólares}$$

Ejemplo 3

Marca	CHEVROLET
Modelo	RODEO 4X4 DLX T/M A/C
Año	2004
Cilindraje	2600
Clase	JEEP
Tipo	JEEP

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(2600-1500) 0,11] (1+0,05)$$

$$IACV = [(1100) 0,11] (1,05)$$

$$IACV = [121] (1,05)$$

$$IACV = 127,05 \text{ dólares}$$

Análisis económico

De los ejemplos utilizados los valores a cancelar fueran de 40 a 165 dólares, al no tener este beneficio económicamente no variarían los ingresos del gobierno pues si un ministerio paga los valores correspondientes a sus autos, este dinero vuelve a ingresar a las arcas fiscales.

Análisis social

Las personas que se encuentran en el poder proponen eliminar la duplicidad de funciones por ello a través de la legislación que decretan beneficios a los bienes y servicios que son propiedad del estado. Esto es positivo porque ahorra recursos que se pueden destinar a otras actividades.

Análisis ambiental

En el ámbito ambiental las instituciones que son parte del estado deberían ser las primeras en utilizar vehículos que sean amigables con el entorno.

Cambiar la flota de vehículos es invertir demasiado dinero pero desde el punto de vista ecológico y para cumplir con lo que manda la constitución que el estado ecuatoriano debe ofrecer un entorno saludable a los ciudadanos es una buena opción.

Análisis cultural

Si el gobierno decidiera reemplazar los vehículos regulares que posee por vehículos menos contaminantes existiría una oposición sin precedente por que los ecuatorianos calificarían de despilfarrador al régimen aduciendo que esos recursos que se pretenden gastar deben emplearse en sectores que se encuentran olvidados.

Las personas que están a cargo de establecer los lineamientos para la adquisición de carros para el estado tendrían que modificar esta normativa para que considere el tema ecológico.

Análisis político

Los vehículos del estado siempre han tenido beneficio en el pago de impuestos pues de no ser así, se aumenta la burocracia ya existen en las instituciones del estado.

Existe un dilema como las instituciones estatales quieren predicar con el ejemplo de disminuir el deterioro ambiental provocado por los vehículos, si todos sus automotores son como los de la mayoría de los ciudadanos contaminan en el mismo nivel y las disposiciones emitidas a través de la Asamblea Nacional encarecen la adquisición de vehículos que cuentan con tecnología limpia.

Contabilidad y control

La Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado otorga la exoneración a los vehículos que pertenecen a instituciones estatales y por consiguiente en la contabilidad no se registrará ninguna transacción en el libro diario, el control comprende en que estas instituciones no cancelen el valor del impuesto ambiental a la contaminación vehicular al momento de pagar la matrícula y de ser el caso solicitarán la devolución al Servicio de Rentas Internas por pago indebido.

4.2.2. Análisis de vehículos de propiedad de organizaciones internacionales.

Dentro de las organizaciones se considera como tales a las misiones diplomáticas, consulados y al igual que sus funcionarios que sean propietarios de vehículos automotores tendrán derecho a la exoneración del 100% del impuesto ambiental a la contaminación vehicular de acuerdo al principio reciprocidad internacional aceptado en el derecho internacional.

Ejemplo 1

Marca	AUDI
Modelo	Q5 2.0 FSI STRONIC 8RB06Y
Año	2012
Cilindraje	2000
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	SEDAN

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(2000-1500) 0,08] (1+0,00)$$

$$IACV = [(500) 0,08] (1)$$

$$IACV = [40] (1)$$

$$IACV = 40 \text{ dólares}$$

Ejemplo 2

Marca	MERCEDES BENZ
Modelo	E 350 ELEGANCE
Año	2011
Cilindraje	3500
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	SEDAN

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(3500-1500) 0,12] (1+0,00)$$

$$\text{IACV} = [(2000) 0,12] (1)$$

$$\text{IACV} = [240] (1)$$

$$\text{IACV} = 240 \text{ dólares}$$

Ejemplo 3

Marca	VOLVO
Modelo	S60 T6 PLUS
Año	2012
Cilindraje	3000
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	SEDAN

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(3000-1500) 0,11] (1+0,00)$$

$$\text{IACV} = [(1500) 0,11] (1)$$

$$\text{IACV} = [165] (1)$$

$$\text{IACV} = 165 \text{ dólares}$$

Análisis económico

Es un sector que recibe un trato similar al de las instituciones del estado, los vehículos pertenecientes a este grupo si tienen valores a pagar como se observa en los ejemplos sin embargo estos importes calculados no llegan a efectuarse por la exención a la que tienen derecho.

Análisis social

Este grupo social está conformado por los consulados, organizaciones internacionales no gubernamentales, embajadas, misiones diplomáticas, entre otras instituciones pero no solo las instituciones como personas jurídicas conforman este círculo social sino también sus funcionarios porque todos ellos son beneficiarios de la exoneración del impuesto ambiental a la contaminación vehicular

Análisis ambiental

Estos vehículos al no tener una tecnología ecológica contaminan de la misma manera que otros carros provocando afecciones circulatorias y respiratorias en las personas, la emisión de gases por los motores utilizados en los carros también conllevan a incrementar problemas globales como la lluvia ácida y los gases de efecto invernadero.

Análisis cultural

La historia muestra que este grupo social posee en gran parte vehículos importados, de precios altos, y de lujo que al término de sus misiones en el país son subastados al público en general.

Al no llevarse sus vehículos cuando terminan sus funciones contribuyen a que aumente la contaminación en el Ecuador.

Análisis político

El gobierno extiende la exoneración del impuesto a este grupo por el principio de la reciprocidad internacional, este consiste en que las instituciones mencionadas así como sus funcionarios gozan de este beneficio y de la misma manera nuestras instituciones y funcionarios perciben exoneración de impuestos en el exterior.

Contabilidad y control

Los organismos internacionales tienen derecho a la exoneración del 100% del impuesto ambiental a la contaminación ambiental en todos los vehículos que sean de su propiedad o de sus funcionarios extranjeros como los embajadores, en cualquiera de los dos casos no existirá ningún asiento contable registrado en el libro diario y el control se direcciona exclusivamente a que no se pague ningún valor por concepto de este impuesto por el beneficio a que tienen derecho.

4.2.3. Análisis de vehículos de propiedad de choferes profesionales.

Para este grupo se entiende cualquier vehículo que sea destinado al transporte terrestre de pasajeros o de carga como taxis, camionetas, camiones, buses, volquetas, etc. se reconoce como chofer profesional si el propietario posee la licencia de tipo C, D o E y se aplicará a un solo vehículo.

Ejemplo 1

Marca	NISSAN
Modelo	SENTRA 1.6 M/T
Año	2010
Cilindraje	1600
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	SEDAN

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(1600-1500) 0,08] (1+0,00)$$

$$\text{IACV} = [(100) 0,08] (1)$$

$$\text{IACV} = [8] (1)$$

$$\text{IACV} = 8 \text{ dólares}$$

Ejemplo 2

Marca	HINO
Modelo	GD1JPTZ
Año	2001
Cilindraje	10000
Clase	OMNIBUS
Tipo	BUS

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(10000-1500) 0,35] (1+0,10)$$

$$\text{IACV} = [(8500) 0,35] (1,10)$$

$$\text{IACV} = [2975] (1,10)$$

$$\text{IACV} = 3272,50 \text{ dólares}$$

Ejemplo 3

Marca	CHEVROLET
Modelo	NKR II CHASIS CABINADO
Año	2005
Cilindraje	4200
Clase	CAMION
Tipo	FURGON-C

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(4200-1500) 0,35] (1+0,05)$$

$$\text{IACV} = [(2700) 0,35] (1,05)$$

$$\text{IACV} = [945] (1,05)$$

$$\text{IACV} = 992,25 \text{ dólares}$$

Análisis económico

El grado económico de estas familias dedicadas al transporte terrestre de carga o de pasajeros es moderado y en algunas ocasiones escaso, al implementar un impuesto ambiental que les afecta directamente a sus ingresos el gobierno de turno contempla dentro de la normativa tributaria exonerarles completamente del pagar este tributo que como indican los ejemplos en un taxi aportaría aproximadamente un promedio de 8 dólares, un bus 3272,50 dólares y un camión 992,25 dólares.

Los valores en medios de transporte masivo como buses y camiones sin la exoneración serían los que más aportarían al fisco en términos monetarios.

Análisis social

Los dueños de vehículos como taxis, buses y camiones como consta en los ejemplos son personas que pertenecen a la clase social media alta y clase social media baja.

A la clase social media alta pertenecen personas cuyos ingresos son superiores a los de la clase social media baja, su nivel educativo es secundario y sus viviendas son propias o arrendadas.

El segundo grupo está conformado por individuos cuyos ingresos son levemente superiores a los de la clase baja el nivel de preparación se encuentra en el primario y secundario, habitan en viviendas en su mayoría propias y la otra parte arriendan, estos inmuebles cuentan solo con las necesidades básicas.

En conclusión este grupo social se caracteriza por no alcanzar un nivel educativo universitario, sus ingresos solventan las necesidades básicas y sus viviendas no gozan de comodidades adicionales.

Análisis ambiental

El transporte terrestre masivo de pasajeros y de carga son los más contaminantes porque ellos circulan por la ciudad casi todo el día lo que ratifica su nivel de polución. Lo único positivo de este medio de transporte es cuando se compara la cantidad de personas o de carga que puede trasladar un carro de estos con un vehículo privado.

La forma de conducir es un factor que influye en el grado de contaminación pues según las autoridades de tránsito circular a una velocidad moderada en los límites que la ley de tránsito establece se dice que se ahorra combustible y se disminuye la emisión de gases nocivos en el aire.

Estos vehículos por su alto grado de contaminación deberían ser eléctricos sobre todo los que circulan por las ciudades como el trolebús porque es una forma de cuidar el medio ambiente. Obviamente es una idea que requiere mucho tiempo para su planificación antes de ser ejecutada evaluando sus fortalezas y debilidades sin contar con los recursos económicos.

Análisis cultural

Las costumbres ecuatorianas en temas de transporte público no son alentadoras porque no satisfacen las necesidades de la ciudadanía en temas como puntualidad, eficiencia, seguridad, etc. a pesar de ser un sector importante para el desarrollo del país no es atendido en la medida que la sociedad requiere.

Este motivo repercute en el deterioro del medio ambiente porque las personas eligen comprar un automóvil que satisfaga las necesidades que el transporte público no puede ofrecer y al adquirir un vehículo que brinda todas las comodidades deseadas se paga un precio social alto como el calentamiento global.

Análisis político

Desde el punto de vista político la exoneración es aplicada a este sector primordialmente para evitar el aumento en el costo de los pasajes porque sus efectos serían inflacionarios en el valor de

otros bienes y servicios, no se descarta salvar al gobierno de una crisis que represente el cese de sus funciones.

Finalmente el régimen tiene presente que los valores como del segundo ejemplo son imposibles de pagar para los propietarios de los vehículos y de no condescender este beneficio al sector del transporte los ciudadanos implicados van a recurrir a la protesta como se ha hecho en otros gobiernos.

Contabilidad y control

Esta exoneración aplica únicamente para personas naturales sin diferenciar si están o no obligadas a llevar contabilidad, de cualquier manera el privilegio que tienen es de no cancelar ningún valor que corresponda al impuesto ambiental a la contaminación vehicular y solo aplica para un solo vehículo destinado al transporte público de pasajeros o de carga, contablemente no se registrará ninguna transacción en los libros contables.

4.2.4. Análisis de vehículos destinados al servicio público.

Para este grupo al igual que el anterior comprenderá cualquier vehículo que sea destinado al transporte terrestre de pasajeros o de carga como taxis, camionetas, camiones, buses, volquetas, etc.

Para el pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular en los casos que los vehículos son destinados al transporte terrestre de pasajeros y de carga la exoneración se aplica el 100%, la diferencia radica en el impuesto fiscal ya que la administración tributaria exonera el 80% al propietario que no tiene licencia profesional o tiene más de un vehículo destinado a esta actividad.

Ejemplo 1

Marca	KIA
Modelo	PREGIO
Año	2006
Cilindraje	3000
Clase	CAMIONETA
Tipo	FURGONETA

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(3000-1500) 0,11] (1+0,05)$$

$$IACV = [(1500) 0,11] (1,05)$$

$$IACV = [165] (1,05)$$

$$IACV = 173,25 \text{ dólares}$$

Ejemplo 2

Marca	PETERBILT
Modelo	362
Año	1985
Cilindraje	30000
Clase	TANQUERO
Tipo	TANQUERO

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(30000-1500) 0,35] (1+0,20)$$

$$IACV = [(28500) 0,35] (1,20)$$

$$IACV = [9975] (1,20)$$

$$IACV = 11970 \text{ dólares}$$

Ejemplo 3

Marca	INTERNATIONAL
Modelo	CHASIS CABINADO 9200 6X4 EXT CAB
Año	2011
Cilindraje	15000
Clase	TRAILER
Tipo	CABEZAL T

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(15000-1500) 0,35] (1+0,00)$$

$$\text{IACV} = [(13500) 0,35] (1)$$

$$\text{IACV} = [4725] (1)$$

$$\text{IACV} = 4725 \text{ dólares}$$

Análisis económico

El nivel económico es igual al tratado en el grupo anterior, los ejemplos que encontramos una buseta escolar del año 2006 que debería pagar 173,25 dólares, un tanquero que fue fabricado en 1985 cuya contribución calculada fuera de 11.970 dólares y un tráiler de año 2011 que debe cancelar 4.725 dólares.

Si analizamos estos casos el primero puede ser pagado sin ningún contratiempo, pero en el segundo resulta absurdo ya que al poner en práctica el impuesto resultaría más caro que el propio vehículo, otro escenario fuera que no estuviera cooperado por lo fuera beneficiario de la exoneración tendría que acogerse a la rebaja transitoria que igual el valor a pagar sería de 2.394 dólares y por último el tercer caso también tiene un valor muy elevado.

Estos ejemplos ratifican que los propietarios de los vehículos de transporte público son los llamados a contribuir más por tema del impuesto ambiental.

Análisis social

El grupo social del transporte es formado por personas que a pesar de no tener un nivel de educación alto está consciente de la influencia y poder que tiene, son motivos suficientes para que la legislación evite un problema social a gran escala y prefiera otorgar una subvención al grupo más contaminante e ir contra del principio se expresa el que contamina paga.

Los individuos propietarios de vehículos destinados al sector público son los únicos que cuentan con un plan de chatarrización para las unidades antiguas, este programa es denominado Plan Renova que consiste en entregar el vehículo viejo por el que obtienen un incentivo económico que les permite comprar un vehículo nuevo de producción nacional a precios preferenciales y si el vehículo es importado es exonerado de aranceles.

Análisis ambiental

Los automotores destinados al transporte público utilizan comúnmente el combustible denominado diesel el humo que produce puede causar cáncer en las personas así lo afirma la Agencia Internacional para la Investigación del Cáncer que pertenece la Organización Mundial de la Salud, el estudio revela que el cáncer afecta a los pulmones y también produce tumores en la vejiga.

Otro estudio publicado en la revista británica British Medical Journal señala que una persona al estar expuesto a respirar altos niveles de humo emanado por los automotores aumenta en un 1,3% el riesgo de sufrir un infarto al corazón.

Con estos antecedentes se puede concluir que los vehículos por sí solos no son los causantes de la contaminación pues el combustible tiene mucho que ver, el diesel en particular libera hasta seis veces más partículas al aire que la gasolina porque consiguiente su grado de contaminación es más alto.

Siendo que los vehículos destinados al transporte masivo de personas y de carga utilizan este tipo de combustible es urgente plantear soluciones disminuir la emisión de gases contaminantes ya que la tasa de mortalidad por causas de enfermedades en el sistema circulatorio o respiratorio se asocia con la exposición al humo de los carros y smog de la ciudad.

Análisis cultural

Los aspectos culturales a cambiar en el transporte público son las conductas de los choferes como también de sus ayudantes, respetar las paradas señalizadas para el embarque y desembarque de pasajeros y carga es primordial.

Parece un tema no tan relevante y aislado del contexto ambiental, pero su relación está dada por la reducción en el número de detenciones de los vehículos para realizar esta actividad, pues el tráfico funciona de forma armoniosa evitando los atascos que es común ver en las ciudades en las cuales el grado de contaminación asciende.

Análisis político

La política respecto a la movilidad debe propender a contar con un transporte rápido, puntual, de bajo costo y sobre todo que no esté saturado, un ejemplo es el trolebús en la ciudad de Quito que en sus inicios fue una alternativa novedosa y eficiente, pero con el pasar de los años se ha saturado por la gran demanda, el limitado número de unidades, incluso por el aumento del recorrido inicial.

Una medida ambiciosa que el gobierno del Ecuador debería adoptar para combatir la contaminación sería promover a que todo el transporte urbano este conformado por vehículos híbridos que utilizan menos combustible.

Contabilidad y control

Esta exoneración aplica para personas naturales o sociedades el beneficio consiste en rebajar el 100% del valor del impuesto ambiental a la contaminación vehicular sin importar las características del cilindraje o antigüedad del vehículo, por consecuencia el asiento contable se elimina del libro diario y el control verificará que no exista pagos realizados por este concepto.

4.2.5. Análisis de vehículos destinados exclusivamente a una actividad productiva o de comercio.

La normativa tributaria concede la exoneración de la totalidad del impuesto a vehículos cuya carga útil sea mayor a una tonelada siempre que cumplan con la condición de ser utilizados exclusivamente para realizar una actividad productiva y de comercio previo al acceso a este beneficio se revisa los valores declarados por el contribuyente y la actividad que consta en el registro único de contribuyentes.

Ejemplo 1

Marca	HINO
Modelo	GH1JMUA
Año	2007
Cilindraje	8000
Clase	CAMION
Tipo	CAMION

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(8000-1500) 0,35] (1+0,05)$$

$$IACV = [(6500) 0,35] (1,05)$$

$$IACV = [6500] (1,05)$$

$$IACV = 2388,75 \text{ dólares}$$

Ejemplo 2

Marca	CHEVROLET
Modelo	LUV D-MAX C/D 4X2 T/M
Año	2008
Cilindraje	2400
Clase	CAMIONETA
Tipo	CABINA DOBLE

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(2400-1500) 0,09] (1+0,00)$$

$$\text{IACV} = [(900) 0,09] (1)$$

$$\text{IACV} = [81] (1)$$

$$\text{IACV} = 81 \text{ dólares}$$

Ejemplo 3

Marca	FREIGHTLINER
Modelo	9464T
Año	2007
Cilindraje	30000
Clase	TRAILER
Tipo	CABEZAL T

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(30000-1500) 0,35] (1+0,05)$$

$$\text{IACV} = [(28500) 0,35] (1,05)$$

$$\text{IACV} = [9975] (1,05)$$

$$\text{IACV} = 10473,75 \text{ dólares}$$

Análisis económico

Si este grupo económico debiera pagar los valores como se expresan en los ejemplos los precios de los bienes que fabrican y comercializan aumentaría sustancialmente, con la subvención del 100% del pago del impuesto ambiental se evita el efecto inflacionario.

Los dineros que deja de percibir el estado por parte del sector productivo y comercial son significativos los cuales se podría destinar para generar alternativas que combatan la contaminación vehicular.

Desde la óptica de la economía social y solidaria a este beneficio deberían tener acceso todas personas que pertenecen al sector productivo y comercial, para así distribuir la riqueza de manera justa, la diferencia radica en que los grandes productores y comerciantes poseen enormes recursos económicos lo que impide a los pequeños productores y comerciantes competir en igualdad de condiciones.

Análisis social

Las personas que se dedican a este tipo de negocios pertenecen a la clase social baja pasando por la clase media y no se puede descartar a la clase alta formada por las grandes industrias, es decir, todos los estratos sociales que existen en el país se encuentran inmersos dentro de este grupo.

El aparato productivo es un pilar para el desarrollo de la economía del país, por ello los individuos que pertenecen a este sector deben obtener incentivos por parte de la legislación para fortalecer la industria y el comercio nacional.

Análisis ambiental

Aunque la industria local es importante para el progreso del Ecuador no se puede hacer a un lado el tema ambiental pues la contaminación vehicular ya no constituye solo un problema climático a nivel mundial, pues los gases emitidos por los automotores causan enfermedades graves a las personas.

La contaminación debe ser considerada como un tema de salud pública, partiendo desde este punto las normativas que regulen el aparato productivo también tienen que tomar en cuenta la temática ambiental.

La legislación actual contempla esta exoneración más por temas económicos que por un asunto ambiental, lo que se resume que las directrices actuales están perjudicando la salud de las personas.

Análisis cultural

En el ámbito cultural la industria nacional siempre ha sido apadrinada por el estado aunque no conseguido los resultados esperados, en la materia del cuidado del entorno recién se están adoptando políticas empresariales con responsabilidad social y ambiental.

Las prácticas empresariales demuestran que su único propósito es la obtención de ganancias aunque esto significa causar un grave daño a la biosfera, un ejemplo de esto es la inmensa tala de árboles.

Esta exoneración permite al estado tener más conocimiento y control sobre las actividades de las empresas domiciliadas en el país y personas naturales que tienen este giro de negocio.

Análisis político

Para combatir el tráfico que causa la mayor contaminación vehicular es necesario adoptar medidas impopulares, aunque se restringe la circulación de vehículos pesados en el día en las grandes ciudades esto no elimina por completo la emisión de humo en la atmósfera.

Las medidas impopulares consisten en atacar el problema ambiental de frente pues el cuerpo legal actual grava un tributo ambiental a los vehículos pero en términos generales extiende subvenciones a la mayoría del parque automotor.

Las personas jurídicas y naturales que acceden a este beneficio por su giro del negocio proporcionan información para que la administración tributaria tenga mayor control sobre ellos.

Contabilidad y control

Los contribuyentes que estén o no obligados a llevar contabilidad y apliquen a esta exoneración no deberán tener registros contables relacionados con el pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, el control tributario revisará lo antes mencionado y haber sido registrado en el libro diario verificará que se haya solicitado la devolución por pago indebido a la administración tributaria, pues esto afecta a la liquidación del impuesto a la renta.

4.2.6. Análisis de vehículos de propiedad de personas de la tercera edad.

Los ejemplos a continuación son considerados de propiedad de personas que cumplen una edad mayor a los 65 años porque la ley reconoce como adultos mayores a todos los ciudadanos que cumplan con esta condición.

Ejemplo 1

Marca	TOYOTA
Modelo	FORTUNER TA
Año	2012
Cilindraje	4000
Clase	JEEP
Tipo	JEEP

Desarrollo:

$$IACV = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$IACV = [(4000-1500) 0,24] (1+0,00)$$

$$IACV = [(2500) 0,24] (1)$$

$$IACV = [600] (1)$$

$$IACV = 600 \text{ dólares}$$

Ejemplo 2

Marca	MAZDA
Modelo	MAZDA 3 2.0 AT FL
Año	2009
Cilindraje	2000
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	SEDAN

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(2000-1500) 0,08] (1+0,00)$$

$$\text{IACV} = [(500) 0,08] (1)$$

$$\text{IACV} = [40] (1)$$

$$\text{IACV} = 40 \text{ dólares}$$

Análisis económico

El Instituto Nacional de Estadísticas y Censos en el boletín del 27 de agosto del 2011 señala que el 42% de las personas que pertenecen a la tercera edad no trabajan por lo que sus fuentes de ingresos económicos se limitan básicamente a los de familiares o la pensión jubilar que reciben del estado.

Es un tema crítico para estos individuos ya que los que poseen un vehículo para su traslado particular deben cancelar el impuesto ambiental a la contaminación vehicular como lo demuestran los ejemplos, y estos valores los podrían destinar a la salud de ellos mismo ya que a esa edad es un tema muy importante por el desgaste natural.

Los valores que una persona debe pagar varían de acuerdo a las características del vehículo como se ve en los ejemplos se puede pagar 40 dólares en un automóvil hasta 600 dólares en un auto tipo jeep, también los automotores que tienen estos ciudadanos está en función de su clase social.

Análisis social

El número de este grupo humano es aproximado 1'229.089 de habitantes en el Ecuador según datos del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos, esta institución también revela que la mayoría son mujeres que corresponde al 53,4% de total, adicionalmente la cantidad más representativa de adultos mayores se concentra en la sierra seguida por la costa con 596.429 y 589.431 respectivamente.

El nivel de educación de la personas de la tercera edad mayoritariamente es primario esto también es un aspecto cultural ya que antes con solo terminar la escuela era más que suficiente.

Análisis ambiental

Los vehículos que utilizan contaminan al igual que el de otras personas incluso se causan más daño pues como se mencionó los gases emitidos por los automotores causan afecciones peligrosas a las personas, en el Ecuador la tasa de mortalidad de personas de la tercera edad por problemas del corazón es del 13% y de enfermedades pulmonares 8% como lo afirma el INEC además estas enfermedades se asocian principalmente con la contaminación vehicular en las grandes ciudades.

Análisis cultural

Los adultos mayores en el Ecuador no trabajan por motivos como problemas de la salud, porque la familia no quiere que sigan trabajando y por la jubilación, es decir, la edad que algo que se toma en cuenta para conseguir un empleo.

Aunque en el transporte público tienen preferencias como pagar el 50% del pasaje, ir sentados durante su viaje no son suficientes comodidades para ellos porque la saturación del transporte urbano e incluso no se respetan sus derechos como se mencionó, esto provoca que busquen acceder a la compra de un carro comprometiendo sus ingresos.

Análisis político

La ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado es inconstitucional porque la constitución política del Ecuador señala en su artículo 37 numeral 5 que las personas adultas mayores tienen derecho a exenciones en el régimen tributario, lo que en la práctica no ocurre pues las personas que tengan un automotor deben pagar el impuesto ambiental a la contaminación vehicular junto con el valor de la matricula.

La Asamblea Nacional de carácter urgente tiene que realizar una modificación en las exenciones que contempla esta normativa tributaria, ya que en el tema jurídico las leyes con pueden emitir directrices que se opongan a lo estableció en la constitución política.

Contabilidad y control

Para las personas de la tercera edad existen dos escenarios contables para el pago del impuesto ambiental a la contaminación vehicular:

- Es una persona natural obligada a llevar contabilidad y el vehículo forma parte de su activo fijo, es considerado un gasto deducible para el cálculo del impuesto a la renta, o;
- Es una persona natural no obligada a llevar contabilidad y aun cuando el vehículo sea utilizado para su actividad económica es considerado un gasto no deducible.

Si el contribuyente obligado a llevar contabilidad es dueño de un vehículo del año 2009 y el cilindraje es de 2000 centímetros cúbicos registrará en su contabilidad de la siguiente manera:

Fecha	Detalle	Debe	Haber
	-X-		
	Gasto impuestos fiscales	40,00	
	Bancos		40,00
	P/r. pago matrícula del vehículo		

El control estará orientado al cumplimiento de la legislación tributaria pues para el caso del contribuyente obligado a llevar contabilidad afecta directamente la declaración del impuesto a la renta y la razonabilidad de sus estados financieros.

4.2.7. Análisis de vehículos de propiedad de personas con discapacidad.

Los ejemplos posteriores son de personas que tienen una limitación de al menos un 30% para desarrollar actividades habituales este rango lo maneja el Consejo Nacional de Discapacidades, una persona puede tener una o varias discapacidades adquiridas o congénitas al mismo tiempo. Los tipos de incapacidades pueden ser auditivas, físicas, intelectuales, de lenguaje, psicológicas o visual.

Ejemplo 1

Marca	NISSAN
Modelo	X-TRAIL CLASSIC 4X2 2.5 AT
Año	2012
Cilindraje	2500
Clase	JEEP
Tipo	JEEP

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(2500-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(2000-1500) 0,09] (1+0,00)$$

$$\text{IACV} = [(1000) 0,09] (1)$$

$$\text{IACV} = [90] (1)$$

$$\text{IACV} = 90 \text{ dólares}$$

Ejemplo 2

Marca	TOYOTA
Modelo	AA COROLLA 1.8 TM
Año	2007
Cilindraje	1800
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	SEDAN

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(1800-1500) 0,08] (1+0,05)$$

$$\text{IACV} = [(300) 0,08] (1,05)$$

$$\text{IACV} = [24] (1,05)$$

$$\text{IACV} = 25,20 \text{ dólares}$$

Análisis económico

La economía en un hogar que tiene un familiar con discapacidad debe sustentar enormes gastos para tratar la enfermedad que produce imposibilidad de tener una vida normal, partiendo del precedente mencionado es obligatorio que estas personas cuenten con esta exención.

El trasladar a esta persona de su hogar a sus respectivas consultas médicas o diligencia personales requiere de gastar en transporte público que brinde cierta comodidad como los taxis pero el costo de viajar es este medio de transporte es más caro por ello lo importante que una persona con estas características tenga un carro para su uso personal

Los importes a pagar por una persona con capacidades especiales son según el tipo de automotor que tengan como se expresa en los ejemplos un vehículo todo terreno puede llegar a cancelar 90 dólares y un automóvil 25,20 dólares.

Análisis social

Se considera una persona con discapacidad aquella que como consecuencia de una o más deficiencias físicas, mentales y/o sensoriales, congénitas o adquiridas, previsiblemente de carácter permanente se ve restringida en al menos un treinta por ciento de su capacidad para realizar una actividad dentro del margen que se considera normal, en el desempeño de sus funciones o actividades habituales como lo señala la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno en su artículo 9 numeral 12.

De acuerdo al Consejo Nacional de Discapacidades en el país existen 275.556 habitantes mayores de edad que tienen algún tipo de discapacidad, de los cuales podrían acceder a tener un automotor, cabe recalcar que existen casos excepcionales en los cuales se compran vehículos a nombre de personas con capacidades especiales que son menores de edad.

Análisis ambiental

Al igual que el grupo de la tercera edad estas personas también tienen vehículos que contaminan el aire causando afecciones de tipo pulmonar, circulatorio y hasta cancerígeno.

Siendo que es un grupo pequeño de ciudadanos en comparación con la población total del país sería conveniente que estas personas accedan a la compra de vehículos amigables con el medio ambiente, esto no solo ayuda a conservar en un mejor nivel la salud de todas las personas sino que desde el ámbito cultural puede dar la pauta para que el gobierno amplíe los incentivos para comprar este tipo de automotores.

Análisis cultural

Anteriormente las personas que tenían una discapacidad eran marginados, lo que empeoraba su situación económica al no encontrar trabajo que ayude a solventar los gastos propios y de su familia.

El Consejo Nacional de Discapacidades ayuda a este grupo de personas a la adquisición de un vehículo nuevo con precios preferenciales en el mercado nacional como en carros importados, con la condición de no venderlo durante cinco años contados desde la compra.

Como se observa la cultura ecuatoriana a través de los últimos años ha cambiado de forma positiva en la atención de las necesidades de este grupo social principalmente porque el vicepresidente de la república es una persona que forma parte de este conjunto de ciudadanos.

Análisis político

El régimen actual tiene bastante respaldo de estas personas por la atención, obras, beneficios, etc. que ha recibido por parte del gobierno, las normativas ayudan de forma gigantesca al insertarlos en el mercado laboral, lo que en para las futuras elecciones son argumentos significativos a favor de la administración fiscal de hoy en día.

En materia política las personas con discapacidad poseen sus beneficios en la legislación suprema, pues el artículo cuarenta y siete de la constitución política del Ecuador garantiza los privilegios a los tienen derecho y según el numeral cuatro de este mismo artículo señala las exenciones en el régimen tributario.

Contabilidad y control

Las personas que tengan una discapacidad no pagarán el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, por lo que contablemente en el libro diario no se debe existir ningún registro, el control inspeccionará que este conjunto de individuos no paguen valores por este impuesto, además si una persona adquiere una discapacidad después de haber cancelado la matrícula podrá solicitar al Servicio de Rentas Internas la devolución proporcional por pago indebido.

4.2.8. Análisis de vehículos clásicos.

Los vehículos para ser considerados clásicos deben cumplir ciertas condiciones como que su antigüedad supere los 35 años contados desde el año que transcurre, las características tecnológicas, mecánicas y sus aditamentos deben respetar lo estipulado por el fabricante, finalmente el número de unidades no pueden superar las cincuenta unidades con estas mismas características dentro de una ciudad.

Ejemplo 1

Marca	FORD
Modelo	F100
Año	1936
Cilindraje	1000
Clase	CAMIONETA
Tipo	PICK UP

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(1000-1500) 0,00] (1+0,20)$$

$$\text{IACV} = 0 \text{ dólares}$$

Ejemplo 2

Marca	CHEVROLET
Modelo	BEL AIR
Año	1955
Cilindraje	4000
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	SEDAN

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(4000-1500) 0,24] (1+0,20)$$

$$\text{IACV} = [(2500) 0,24] (1,20)$$

$$\text{IACV} = [600] (1,05)$$

$$\text{IACV} = 720 \text{ dólares}$$

Ejemplo 3

Marca	CHEVROLET
Modelo	MALIBU
Año	1967
Cilindraje	2400
Clase	AUTOMOVIL
Tipo	COUPE

Desarrollo:

$$\text{IACV} = [(b-1500) t] (1+FA)$$

$$\text{IACV} = [(2400-1500) 0,09] (1+0,20)$$

$$IACV = [(900) 0,09] (1,20)$$

$$IACV = [81] (1,05)$$

$$IACV = 97,20 \text{ dólares}$$

Análisis económico

El costo de mantenimiento que demanda un auto clásico varía en función de los bienes y servicios que ofrece el mercado, ya que conservar las características originales del fabricante es complicado por la evolución de la industria automotriz, en el caso ecuatoriano se ha implando un impuesto por razones ecológicas que pretender retribuir el deterioro ambiental con la recaudación de dichos valores.

Los vehículos de estas características no escasos en el país pero como los ejemplo indican de no existir una exoneración para estos automotores los valores que tendrían que cancelar por un automóvil del año 1955 con cilindraje de 4000c es de 720 dólares y por otro auto cuyo año modelo de fabricación es de 1967 y con cilindraje de 2400cc debería cancelar 97,20 dólares.

El primer ejemplo en cambio revela que al no superar los centímetros cúbicos desgravados que establece la norma tributaria aunque contamine más que un auto nuevo no tiene que pagar ningún valor.

Análisis social

Los individuos que adquieren estos vehículos pertenecen mayoritariamente a la clase social alta porque como se señaló los importes para mantener un automotor tan antiguo demanda de grandes desembolsos económicos para conseguir los repuestos e incluso servicios adecuados.

La clase baja también podría formar como propietaria de un vehículo así, con la diferencia que no van a tener recursos necesarios para el correcto funcionamiento del automotor lo que agravaría el grado contaminación, otro escenario es que las personas de esta clase social al tener un carro que no pueden costear no lo utilizan y con el pasar del tiempo se convierte en chatarra.

Análisis ambiental

El efecto ambiental es mínimo ya que cuando se acogen a este beneficio estos vehículos no pueden circular libremente por la ciudad ya que sus traslados a ferias para su exposición se las realizarán en plataformas, también existen excepciones a considerar ya que si un vehículo de estas características no se acoge a la exoneración del impuesto ambiental a la contaminación vehicular y desea circular libremente por las vías de cualquier ciudad debe pasar la revisión de emisión de gases como los demás automotores.

Si fuera el caso la contaminación ambiental si aumentaría ya que el gobierno indica que el grado de polución de los vehículos está dado por la antigüedad y el cilindraje de sus motores.

Análisis cultural

La cultura en cuanto a los vehículos clásicos indica que en toda sociedad existen personas fanáticas de estos bienes y que cuando cuentan con los recursos suficientes se convierten en coleccionistas que llegar a pagar cantidades exuberantes de dinero por la adquisición del automotor que deseen.

La historia demuestra que con la invención del vehículo a motor se revolucionó el sistema de transporte de carga y de pasajeros brindando comodidad, acortando las distancias, desarrollando la economía de los países, etc., pero este progreso en la actualidad está causando problemas de salud pública por la emisión de gases nocivos producido por los automotores.

Análisis político

La política favorece a que los coleccionistas conserven sus vehículos como un patrimonio sin tener que cancelar este tributo restringiendo su circulación por la problemática ambiental existente y obliga a que estos automotores terminen siendo bienes similares a los que existen en un museo, es decir, que solo sirvan para exhibiciones.

Contabilidad y control

Debido a que la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado otorga la exoneración a estos vehículos, contablemente no se registra ninguna transacción en el libro diario si los vehículos pertenecieran a sociedades o personas obligadas a llevar contabilidad, el control comprende en que los propietarios de los vehículos no cancelen el valor del impuesto ambiental a la contaminación vehicular y de ser el caso solicitarán la devolución a la administración tributaria.

4.2.9. Análisis de vehículos eléctricos.

Para este análisis se plantea un único ejemplo que es el vehículo de transporte masivo de pasajeros que tiene esta característica porque en el mercado nacional no existe la oferta real de carros eléctricos por parte de los fabricantes razón suficiente para que la ciudadanía no pueda adquirir este tipo de vehículos sin contar con la carencia de infraestructura que estos autos requieren.

Ejemplo 1

Marca	MERCEDES BENZ
Modelo	ARTICULADO TROLEBUS
Año	1999
Cilindraje	12000
Clase	OMNIBUS
Tipo	ARTICULADO

Análisis económico

Económicamente estos vehículos no aportan ningún valor por concepto del impuesto ambiental a la contaminación vehicular incluso si los ciudadanos ya pudieran adquirir vehículos con esta tecnología tampoco tendrían que pagar este impuesto.

Las repercusiones económicas se manifestaran si una persona compra un vehículo eléctrico que supere el avalúo de 35.000 dólares porque también debería cancelar otros dos tributos considerase un carro de lujo.

Análisis social

El único grupo social que podría adquirir un vehículo eléctrico en el Ecuador sería la clase alta pues es la más acaudalada, sin embargo al hacer un estudio del costo beneficio del auto se puede observar los gastos en los que se pueda incurrir no son compensados por su rendimiento, a esto hay que sumar los tributos por ser considerados de lujo lo que encare un 27% más el valor comercial del vehículo.

A pesar que el fabricante japonés Nissan estuvo muy interesado en introducir este tipo de vehículos en el mercado ecuatoriano desde septiembre del 2009, el gobierno recién en noviembre del año 2011 a través de la Ministra de Industrias y Productividad, Verónica Sión ratificó que el vehículo Nissan Leaf tiene respeto de la naturaleza porque no utiliza combustible fósil la única fuente de energía es la electricidad pues para recargar la batería del auto basta con enchufarle a un toma corriente común, la autonomía es de aproximadamente 160 kilómetros por cada carga.

La capacidad de este vehículo es de cinco pasajeros lo que es conveniente para implantar esta clase de carros en el programa del gobierno central denominado Plan Renova que chatarriza las unidades vetustas del transporte público y comercial modernizando la flota de taxis del país.

Análisis ambiental

Son los autos más amigables que existen en el mundo pues no contaminan la atmósfera como los vehículos tradicionales porque no utilizan combustibles fósiles para su funcionamiento por lo tanto no emiten ningún tipo de gases nocivos al ambiente.

Lo ideal para la conservación del medio ambiente es que toda la flota de vehículos que conforman el sector del transporte público disponga de carros eléctricos pues ellos son los que más contaminan en comparación con los automotores particulares.

Análisis cultural

En el Ecuador el único vehículo eléctrico es el trolebús que funciona en la ciudad de Quito su uso empezó en 1995 que inspiró a otras ciudades del mundo como Bogotá, Santiago de Chile, México y Guayaquil.

Esta obra es la más recordada por la ciudadanía del entonces alcalde Jamil Mahuad, desde la obra inicial se incremento el recorrido hacia el sur de la ciudad satisfaciendo la necesidad de los conciudadanos que viven o trabajan en esta parte de la urbe, es cuestionable porque solo se favoreció a estos ciudadanos pues se olvidó de la parte norte de la capital.

Análisis político

La normativa tributaria señala que los vehículos eléctricos también tienen derecho a este beneficio, incluso el Servicio de Rentas Internas indica que los contribuyentes propietarios de este tipo de carros no deben acercarse a dicha institución para acceder a la exención del cien por ciento del

impuesto ambiental porque se exonera automáticamente cuando el fabricante ingresa el tipo de combustible que utiliza en la base nacional de vehículos.

Al igual que los carros híbridos la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado grava también a los vehículos eléctricos el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) si el avalúo es superior a los 35.000 dólares haciendo imposible que estos autos compitan en el mercado nacional.

Contabilidad y control

Los vehículos eléctricos están exentos de pagar el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, lo cual elimina el registro del asiento contable en el libro diario y el control se limitará a vigilar que no se pague valores que correspondan a este impuesto.

CAPITULO V

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

En este capítulo se exponen las conclusiones que se pueden extraer del análisis realizado al impuesto ambiental a la contaminación vehicular. Así mismo, las recomendaciones para que en futuras reformas tributarias se incluyan aspectos relevantes para calcular la cuantía del impuesto.

5.1. Conclusiones

- El impuesto ambiental a la contaminación vehicular es de carácter exclusivamente recaudatorio para el gobierno, porque no existen productos sustitutos a los vehículos que utilizan combustión interna.
- No se contempla la exoneración para las personas de la tercera edad, a pesar que en la constitución política vigente se menciona que este grupo de individuos tienen derecho a exenciones en materia tributaria.
- El presente trabajo de tesis demuestra que solo un grupo reducido vehículos pagan el valor completo correspondiente al impuesto ambiental, pues los automotores restantes tienen exenciones o rebajas que minimizan considerablemente el pago de la matrícula.
- Es importante mencionar que los vehículos que producen la mayor contaminación no pagan este impuesto como es el caso de taxis, buses, camionetas, camiones, etc. pero vehículos de uso particular si pagan los valores correspondientes al impuesto ambiental a la contaminación vehicular.
- De igual forma, los valores cancelados por este impuesto constituyen un gasto deducible para el cálculo del impuesto a la renta, pero únicamente para las sociedades, personas naturales y sucesiones indivisas obligadas a llevar contabilidad.
- La fórmula utilizada para el cálculo del impuesto a la contaminación vehicular compromete la capacidad contributiva del contribuyente cuando pasen los cinco años que contempla la disposición transitoria.

- Finalmente el impuesto ambiental aplicado a los vehículos encarece el valor de la matrícula y no cambia la conducta de los ciudadanos.

5.2. Recomendaciones

- Para cambiar la conducta de la población ecuatoriana se recomienda al gobierno eliminar los impuestos del Impuesto al Valor Agregado (IVA) y el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) que gravan los vehículos híbridos y eléctricos, porque esto encarece el costo de un automotor con estas características.
- Se recomienda a la Asamblea Nacional incorporar a la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado la exoneración para las personas de la tercera edad, ya que de no hacerla se puede considerar inconstitucional este cuerpo legal, de acuerdo a la jerarquía del derecho ninguna ley puede estar en contra de la constitución política.
- Otra recomendación es que el impuesto ambiental a la contaminación vehicular debería considerar otras variables para el cálculo de la cuantía como el recorrido promedio que realiza un vehículo dependiendo del servicio que presta, es decir, si es público o particular y la calidad de los combustibles.
- El sector del transporte público debería cambiar sus unidades tradicionales por vehículos híbridos que demandan menor cantidad de combustible y disminuyen la contaminación, por lo que se sugiere al gobierno central y gobiernos municipales brindar las facilidades para el acceso a la compra de este tipo de vehículos.
- Se recomienda aumentar en el Código de la Producción que los contribuyentes obligados a llevar contabilidad dedicados a la actividad del transporte terrestre de pasajeros o carga que inviertan en la compra de vehículos menos contaminantes tengan derecho a tomarse el 100% adicional del gasto de depreciación en su contabilidad y para el cálculo del impuesto a la renta.
- De igual forma se recomienda a la Administración Tributaria contemplar como un gasto deducible el pago de este impuesto a las personas naturales o sucesiones indivisas no obligadas a llevar contabilidad, pues contablemente repercute de forma directa al establecer la utilidad neta en el ejercicio.

- Se recomienda analizar la fórmula para el cálculo del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, porque cuando se termine la vigencia de la disposición transitoria que otorga una rebaja por cinco años a los vehículos de uso particular, los propietarios no podrán cancelar el valor del impuesto ya que este valor será mayor al costo del vehículo en el mercado.
- Las exenciones que la normativa tributaria otorga deben guardar relación con el principio del que contamina paga, sin que esto confunda a la ciudadanía y crea tener derecho a contaminar.

ANEXOS

REGIONAL NORTE RECAUDA 205 MILLONES USD ADICIONALES SOBRE LA META EN EL PRIMER SEMESTRE DEL 2012

En el primer semestre 2012, la recaudación de la Dirección Regional Norte del SRI fue de 3.280 millones USD, con un crecimiento del 18% (493 millones USD más con respecto a similar período del año anterior).

La Directora de la Regional Norte del SRI, Paola Hidalgo, informó que este resultado representa un cumplimiento de 107% de la meta proporcional prevista para el período, lo que implica 205 millones USD adicionales a lo presupuestado.

Informó además que el 46% de la recaudación total fue generada por el Impuesto al Valor Agregado IVA, 1.515 millones USD, siendo la principal fuente de ingresos para las arcas fiscales. El Impuesto a la Renta aporta con 1.066 millones USD (32% de la recaudación total).

CONCEPTO	Acumulado Enero - Junio (en miles de US dólares)			
	Valor	Meta	Cumplimiento	Variación 2012 / 2011
INGRESOS TOTAL	3.280.231	3.075.381	107%	18%
Impuesto al Valor Agregado	1.515.196	1.536.767	99%	10%
Impuesto a la Renta	1.065.673	973.234	109%	5%
Salida a las Divisas	405.050	248.403	163%	161%
Impuesto a los Consumos Especiales	193.259	210.906	92%	16%
Impuesto a los Vehículos Motorizados	41.074	45.505	90%	6%
Impuesto a la Contaminación de Vehículos	16.875	21.452	79%	
Multas Tributarias	14.203	10.962	130%	28%
Activos en el Exterior	10.531	10.838	97%	7%
Intereses Tributarios	9.175	12.123	76%	-25%
Impuesto a las Botellas Plásticas	3.074			
Patente de conservación para concesión minera	2.748	1.024	268%	90%
RISE	2.150	1.572	137%	32%

Otros no tributarios	763	467	163%	-27%
Tierras Rurales	460	2.128	22%	-76%

La Dirección Regional Norte del Servicio de Rentas Internas cerró el mes de junio del presente año con una recaudación de 482 millones USD, este resultado significa un cumplimiento de 101% de la meta asignada y un crecimiento del 5% (23 millones USD adicionales) con respecto a junio 2011.

La recaudación de la Regional Norte del Servicio de Rentas Internas, en este período, representa alrededor del 57% de la recaudación total del SRI a nivel nacional y su jurisdicción está compuesta por las provincias de Carchi, Esmeraldas, Imbabura, Napo, Orellana, Pichincha, Santo Domingo de los Tsáchilas y Sucumbíos.

El continuo crecimiento de la recaudación de impuestos, es fruto de mayores niveles de eficacia en las acciones de control ejercidas por la Administración Tributaria, las mismas que están orientadas al cierre de brechas, al fortalecimiento la cultura tributaria y de esta forma se está consiguiendo importantes márgenes de reducción de la evasión y elusión tributaria en el país.



2

RECAUDACIÓN POR IMPUESTO⁽¹⁾

Enero – Junio 2012

(Cifras en de US\$ dólares)

	Meta 2012	Meta proporcional Ene - Jun 2012 (2)	Recaudación Ene - Jun 2011	Recaudación Ene - Jun 2012	Cumplimiento media	Crecimiento Nominal 2012/2011	Participación en recaudación 2012
TOTAL BRUTO	9.565.592.000	4.787.064.465	4.491.573.461	5.734.240.246	119,8%	27,7%	
Notas de Crédito			83.170.927	57.817.448			
Compensaciones			3.014.965	2.926.360			
TOTAL EFECTIVO (3)	10.560.000.000	5.284.268.465	4.895.877.131	5.751.928.105	108,9%	17,5%	100%
TOTAL NETO⁽⁴⁾	9.565.592.000	4.787.064.465	4.405.387.569	5.673.496.438	118,5%	28,8%	
Devoluciones	(994.406.000)	(497.204.000)	(490.489.561)	(78.431.667)	15,8%	-84,0%	
DIRECTOS							
Impuesto a la Renta Recaudado	3.074.110.403	1.681.543.832	1.774.973.756	1.945.711.932	115,7%	9,6%	
Retenciones Mensuales (5)	2.225.827.854	1.111.843.264	1.006.228.894	1.118.512.214	100,6%	11,2%	
Anticipos al IR	227.135.245	9.113.854	10.744.019	18.066.380	198,2%	68,2%	
Saldo Anual (6)	621.147.304	560.586.714	758.000.843	809.133.339	144,3%	6,7%	
Personas Naturales	70.374.325	63.661.986	83.787.005	100.347.287	157,6%	19,8%	
Personas Jurídicas	548.617.983	496.207.831	673.258.150	706.045.749	142,3%	4,9%	
Herencias, Legados y Donaciones	2.154.996	716.897	955.688	2.740.302	382,2%	186,7%	
Ingresos Extraordinarios			28.046.344	0			
Impuesto Ambiental Contaminación Vehicular	69.900.000	40.938.220	102.171.133	48.356.835	118,1%	1,4%	
Impuesto a los Vehículos Motorizados	165.521.606	96.940.771	222.804.756	565.218.875	106,8%	153,7%	
Impuesto a la Salida de Divisas	800.000.000	362.713.858	222.804.756	565.218.875	155,8%	12,6%	
Impuesto a los Activos en el Exterior	38.000.477	19.085.628	5.183.553	19.037.132	99,7%	28,8%	
RUSE	9.500.181	5.172.394	5.185.478	6.676.769	129,1%	28,8%	
Impuestos Actividad Minera	13.999.541	9.250.980	9.843.776	15.605.138	168,7%	58,5%	
Tierras Rurales	9.000.459	6.034.250	5.975.845	1.410.587	23,4%	-76,4%	
SUBTOTAL	4.182.137.662	2.222.396.829	2.165.914.641	2.705.590.861	122%	24,9%	47,0%
INDIRECTOS							
Impuesto al Valor Agregado	5.537.313.611	2.664.979.511	2.387.152.207	2.657.571.735	99,7%	11,3%	
IVA de Operaciones Internas	3.365.923.251	1.642.771.614	1.499.900.271	1.679.829.739	102,3%	12,0%	
IVA Importaciones	2.171.390.360	1.022.207.897	887.251.935	977.741.995	95,7%	10,2%	
Impuesto a los Consumos Especiales	743.500.018	350.928.062	290.691.927	326.408.418	93,0%	12,3%	
ICE de Operaciones Internas	571.086.617	276.049.938	220.150.970	235.726.151	85,4%	7,1%	
ICE de Importaciones	172.413.401	74.878.124	70.540.957	90.682.267	121,1%	28,6%	62,0%
Impuesto Redimible Botellas Plásticas NR				6.593.501			
SUBTOTAL	6.280.813.629	3.015.907.573	2.677.844.133	2.990.573.654	99%	11,7%	
DIRECTOS							
Intereses por Mora Tributaria	47.140.305	20.045.127	24.993.140	20.452.942	102,0%	-18,2%	
Multas Tributarias Fiscales	49.229.812	25.258.716	25.414.335	32.990.559	130,6%	29,8%	
Otros Ingresos	2.783.589	1.377.116	1.710.881	2.320.090	168,5%	35,6%	
SUBTOTAL	99.153.706	46.680.959	52.118.357	55.763.590	119%	7,0%	1,0%

Nota (1): Cifras provisionales sujetas a revisión.

Nota (2): Proporción establecida de acuerdo a la estacionalidad de cada impuesto

Nota (3): Recaudación de impuestos sin descontar el valor por Devoluciones

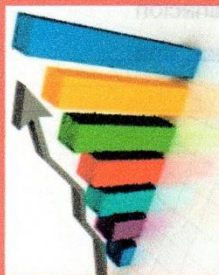
Nota (4): Recaudación descontando las devoluciones

Nota (5): Incluye retenciones contratos petroleros

Nota (6): Corresponde a lo efectivamente recaudado por Impuesto a la Renta de personas naturales y sociedades (menos anticipos y retenciones) más herencias, legados y donaciones.

Nota *: La meta de recaudación ha sido re estimada tras la publicación de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado y listado de materias primas, insumos y bienes de capital remitidos por el Comité de Política Tributaria (Feb/2012) Es importante tomar en cuenta que los datos están sujetos a revisión hasta que se definan los productos que establecen la Ley de Fomento Ambiental

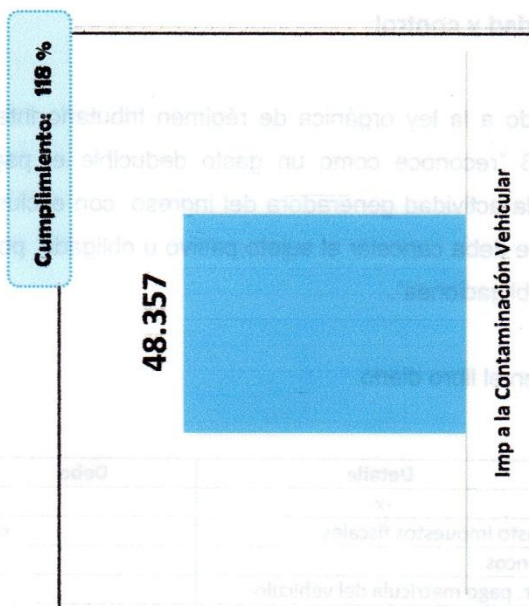
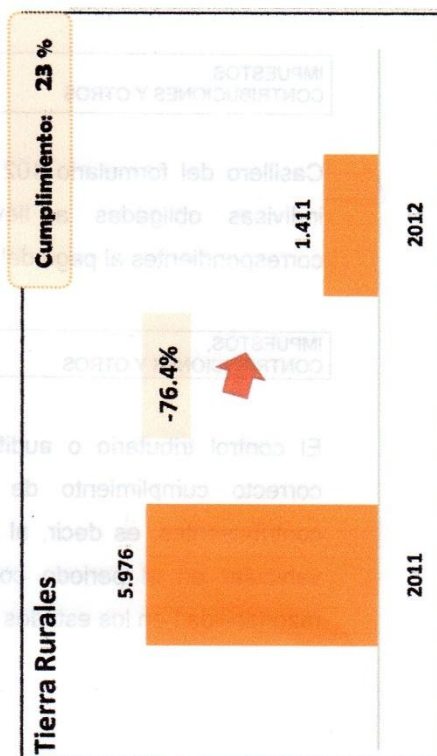
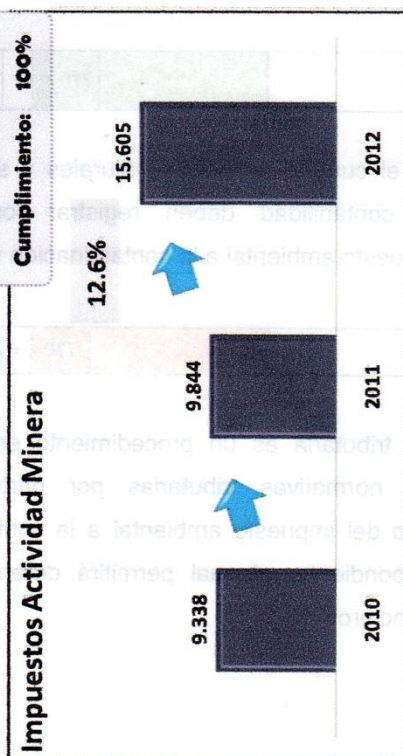
Nota **: En abril incluye recaudación de CPG en Impuesto a la Renta, Impuesto al Valor Agregado, Multas e Intereses.



OTROS IMPUESTOS DIRECTOS

Enero – Junio 2012

(Cifras en miles de US\$ dólares)



SOLICITUD DE EXONERACIÓN, REDUCCIÓN O REBAJA ESPECIAL
Impuesto a la Propiedad de Vehículos e Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular

Señor.....

Director Regional/Provincial..... del Servicio de Rentas Internas

Yo,..... con C.I. / Pasaporte / RUC

No., en calidad de representante legal o apoderado especial o general de

..... con RUC No..... domiciliado

en la ciudad de..... y propietario del vehículo de

placas/RAMV/CPN....., solicito se sirva atender la presente solicitud tomando en cuenta:

1. DATOS DE IDENTIFICACION DEL VEHICULO (tal como consta en la matrícula, factura o DAU)			
Marca:		Año del modelo:	
Modelo:		País de origen:	
Cilindraje:		Tipo o clase:	

2. TIPO DE BENEFICIO QUE SOLICITA (IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE VEHÍCULO E IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR) (marque con una X)		Periodos	
		Año Desde	Año Hasta
<input type="checkbox"/>	Instituciones Sector Público, SOLCA, Cruz Roja, Junta Beneficencia Guayaquil		
<input type="checkbox"/>	Organismos internacionales y diplomáticos		
<input type="checkbox"/>	Chofer profesional o Transporte Público		
<input type="checkbox"/>	Tercera edad, solo de un vehículo por cada titular		
<input type="checkbox"/>	Discapacitados, solo de un vehículo por cada titular		
<input type="checkbox"/>	Vehículos de una tonelada o más destinados a actividades productivas		
En el caso de reducción por tonelaje de un vehículo de menos de 3 toneladas, indique con una "X" para que actividad usa exclusivamente el vehículo: A. Agricultura, ganadería, caza y silvicultura <input type="checkbox"/> F. Construcción <input type="checkbox"/> B. Pesca <input type="checkbox"/> G. Comercio al por mayor y menor <input type="checkbox"/> C. Explotación de minas y canteras <input type="checkbox"/> H. Hoteles y restaurantes <input type="checkbox"/> D. Industrias manufactureras <input type="checkbox"/> I. Transporte, almacenamiento y telecomunicaciones <input type="checkbox"/> E. Suministros de electricidad, gas y agua <input type="checkbox"/> K. Actividades inmobiliarias <input type="checkbox"/>			
<input type="checkbox"/> Vehículos de tres toneladas o más destinados a actividades, señale la actividad productiva inscrita en su RUC.			
<input type="checkbox"/> En el caso de chatarrización indique la placa			

3. TIPO DE BENEFICIO QUE SOLICITA (IMPUESTO AMBIENTAL VEHICULAR) Exoneración (marque con una X)		Periodos	
		Año Desde	Año Hasta
<input type="checkbox"/>	Ambulancias y hospitales rodantes		
<input type="checkbox"/>	Vehículos considerados como clásicos		
<input type="checkbox"/>	Vehículos eléctricos		

.....
 (Firma: Propietario/Representante Legal/Apoderado¹)

Nombres y Apellidos:

Cédula, RUC o pasaporte:

IMPORTANTE
En caso de comprobarse que exista información que configure actos dolosos de simulación, ocultación, omisión, falsedad o engaño, por los que se dejó de pagar en todo o en parte los tributos realmente debidos, en provecho propio o de un tercero, estos hechos se considerarán defraudación fiscal, conforme lo señala el Código Tributario, cuyas sanciones se especifican en el mismo cuerpo legal, sin perjuicio del inicio de las demás acciones legales a que hubiera lugar.

¹ Si una tercera persona firma el formulario, adjuntar poder general o especial; si ha sido emitido en el exterior el poder debe estar apostillado

Reservado para el SRI	
Observaciones:	
REQUISITOS	
Para todos los trámites se requiere la presentación de los documentos originales y las copias entregadas deben encontrarse legibles.	
REQUISITOS GENERALES	
Se debe presentar <u>uno</u> de los siguientes requisitos: copia de la matrícula, factura de compra, CAMV (si la importación fue hasta septiembre del 2006), DAI (si la importación fue posterior a septiembre del 2006) ó en última instancia la impresión del RAMV.	
Copia a color de la cédula o pasaporte del propietario, representante legal o apoderado.	
Presentación del certificado de votación del propietario, de ser el caso.	
REQUISITOS ESPECÍFICOS	
Vehículos de propiedad de entidades del sector público	
Exoneración del Impuesto Fiscal del 100% e Impuesto Ambiental del 100%	
Para acceder al beneficio únicamente presentar los requisitos generales.	
Vehículos de propiedad de SOLCA, Cruz Roja Ecuatoriana y JBG	
Exoneración del Impuesto Fiscal del 100%	
Para acceder al beneficio únicamente presentar los requisitos generales.	
Vehículos destinados al transporte público choferes profesionales	
Exoneración del Impuesto Fiscal del 100% e Impuesto Ambiental del 100%	
Original y copia a color de la licencia de manejo profesional.	
Original y copia de la habilitación para prestar el servicio público emitido por la autoridad competente.	
Vehículos destinados al transporte público choferes profesionales	
Exoneración del Impuesto Fiscal del 100% e Impuesto Ambiental del 100% (Pendiente 90 días hábiles)	
Original y copia a color de la licencia de manejo profesional.	
Original y copia del permiso de operación o documento habilitante vigente emitido por la autoridad competente a la cooperativa o compañía de transporte a la que pertenece.	
Original y copia del certificado de la respectiva cooperativa o de la compañía de transporte a la que pertenece.	
Si la cooperativa o compañía de transporte no cuenta con el permiso de operación vigente, debe presentar original y copia del certificado emitido por la institución de tránsito que indique que dicho documento se encuentra en trámite.	
Vehículos destinados al transporte público	
Reducción del Impuesto Fiscal del 80% y Exoneración del Impuesto Ambiental del 100%	
Original y copia de la habilitación para prestar el servicio público emitido por la autoridad competente.	
Vehículos destinados al transporte público	
Reducción del Impuesto Fiscal del 80% y Exoneración del Impuesto Ambiental del 100% (Pendiente 90 días hábiles)	
Original y copia del permiso de operación o documento habilitante vigente emitido por la autoridad competente a la cooperativa o compañía de Transporte a la que pertenece.	
Original y copia del certificado de la respectiva cooperativa o de la compañía de transporte a la que pertenece.	
Si la cooperativa o compañía de transporte no cuenta con el permiso de operación vigente, debe presentar original y copia del certificado emitido por la institución de tránsito que indique que dicho documento se encuentra en trámite.	
Vehículos a partir de 1 tonelada de uso exclusivo en actividades productivas	
Reducción del Impuesto Fiscal del 80% y Exoneración del Impuesto Ambiental del 100%	
Original y copia de la respectiva autorización emitida por la autoridad competente que regule el tránsito y transporte público denominado "Servicio de Transporte Terrestre por Cuenta Propia". Este requisito no aplica en el caso de vehículos nuevos.	
Que el vehículo se utilice directa y exclusivamente para la actividad productiva inscrita en el Registro Único de Contribuyentes.	
El propietario, a la fecha de presentación de la solicitud, deberá contar con la debida autorización vigente para la emisión de comprobantes de venta y guías de remisión.	
Vehículos de propiedad de personas de la tercera edad	
Rebaja Especial del Impuesto Fiscal de USD 8.000 en el avalúo del vehículo	
Para acceder al beneficio únicamente presentar los requisitos generales.	
Vehículos de propiedad de personas discapacitadas	
Rebaja Especial del Impuesto Fiscal de USD 8.000 en el avalúo del vehículo y Exoneración del Impuesto Ambiental del 100%	
Original y copia del certificado o carné de discapacidad emitido por el CONADIS, en donde se indique la fecha de registro.	
Los propietarios de vehículos destinados al uso y traslado de personas con discapacidad	
Exoneración del Impuesto Ambiental del 100%	
Original y copia legible del certificado o carné de discapacidad emitido por el CONADIS, en donde se indique la fecha de registro.	
Original y copia del certificado emitido por el CONADIS para efectos de traslado de la persona con discapacidad.	
Ambulancias y hospitales rodantes	
Exoneración del Impuesto Ambiental del 100%	
Copia del certificado emitido por la autoridad competente.	
Vehículos considerados como clásicos	
Exoneración del Impuesto Ambiental del 100%	
Copia del certificado emitido por la autoridad competente.	
Vehículos eléctricos	
Exoneración del Impuesto Ambiental del 100%	
Copia del certificado emitido por la casa comercial respectiva.	
Vehículos que pertenece al Plan de Renovación del Parque Automotor y Chatarrización	
Original y Copia del Certificado de Chatarrización emitido por el organismo regulador de tránsito.	
Copia del Informe técnico favorable emitido por el organismo regulador de tránsito.	
Copia de la habilitación para prestar el servicio público emitido por la autoridad competente de la unidad chatarrizada u Original y copia del cambio de unidad otorgado al nuevo vehículo.	
REQUISITOS PARA TRÁMITES PRESENTADOS POR TERCEROS	
Carta de autorización firmada por el propietario, representante legal o apoderado del vehículo autorizando la presentación de la solicitud.	
Copia a color de la cédula o pasaporte del propietario, representante legal o apoderado.	
Copia simple del certificado de votación del propietario, representante legal o apoderado, de ser el caso.	
Original y copia a color de la cédula o pasaporte de la persona autorizada a realizar el trámite.	
Presentación del certificado de votación de la persona autorizada a realizar el trámite.	
En caso de que un tercero firme el formulario, adjuntar poder general o especial.	
REQUISITO ADICIONAL	
En caso de existir una transferencia de dominio, adicional a los documentos anteriores, se debe presentar original y entregar copia simple de los documentos que justifiquen la transferencia (contrato de compraventa, escritura de donación, acta de remate, orden judicial, etc.).	

FORMULARIO 07-IVM
Solicitud para Otros Procesos y Otras Transferencias de Dominio

1. DATOS DE IDENTIFICACIÓN DEL VEHÍCULO			
Placa/RAMV/CPN:			
Marca:		Año del modelo:	
Modelo:		País de origen:	
Clase de vehículo:		Tipo de vehículo:	

2. DATOS DE IDENTIFICACIÓN DEL PROPIETARIO	
<input type="checkbox"/> Cédula <input type="checkbox"/> RUC <input type="checkbox"/> Pasaporte	Número: _____ Nombres y Apellidos o Razón Social: _____

3. TIPO DE PROCESO (MARQUE CON UNA "X" Y COMPLETE LA INFORMACIÓN REQUERIDA)																	
<input type="checkbox"/> Cambio de subcategoría <input type="checkbox"/> Cambio de clase y subclase	<input type="checkbox"/> Cambio de cilindraje <input type="checkbox"/> Cambio de servicio																
Valor correcto: _____																	
<input type="checkbox"/> Ingreso de vehículos nuevos	Fecha de compra (dd/mm/aaaa): _____ Cantón de residencia: _____																
<input type="checkbox"/> Transferencia de dominio mediante otras figuras legales	<table border="1"> <tr> <td>Remates</td> <td>Rifas y sorteos</td> </tr> <tr> <td>Incremento de capital</td> <td>Determinaciones Judiciales</td> </tr> <tr> <td>Desistimiento o anulaciones de contratos</td> <td>Transferencia de bienes entre instituciones públicas</td> </tr> <tr> <td>Donaciones o Herencias</td> <td>Subrogación de obligaciones y derechos</td> </tr> <tr> <td>Fusión, absorción o escisión</td> <td>Vehículos facturado a otro cliente</td> </tr> <tr> <td>Sociedad conyugal o disolución</td> <td>Dación de pago</td> </tr> <tr> <td>Ingreso o terminación de fideicomiso</td> <td>Ejecución de póliza de seguro por pérdida total</td> </tr> <tr> <td>Leasing</td> <td></td> </tr> </table>	Remates	Rifas y sorteos	Incremento de capital	Determinaciones Judiciales	Desistimiento o anulaciones de contratos	Transferencia de bienes entre instituciones públicas	Donaciones o Herencias	Subrogación de obligaciones y derechos	Fusión, absorción o escisión	Vehículos facturado a otro cliente	Sociedad conyugal o disolución	Dación de pago	Ingreso o terminación de fideicomiso	Ejecución de póliza de seguro por pérdida total	Leasing	
	Remates	Rifas y sorteos															
	Incremento de capital	Determinaciones Judiciales															
	Desistimiento o anulaciones de contratos	Transferencia de bienes entre instituciones públicas															
	Donaciones o Herencias	Subrogación de obligaciones y derechos															
	Fusión, absorción o escisión	Vehículos facturado a otro cliente															
	Sociedad conyugal o disolución	Dación de pago															
	Ingreso o terminación de fideicomiso	Ejecución de póliza de seguro por pérdida total															
Leasing																	

.....
 (Firma: Propietario/Representante Legal/Apoderado¹)

Nombres y Apellidos:

Cédula, RUC o pasaporte:

IMPORTANTE	
En caso de comprobarse que exista información que configure actos dolosos de simulación, ocultación, omisión, falsedad o engaño, por los que se dejó de pagar en todo o en parte los tributos realmente debidos, en provecho propio o de un tercero, estos hechos se considerarán defraudación fiscal, conforme lo señala el Código Tributario, cuyas sanciones se especifican en el mismo cuerpo legal, sin perjuicio del inicio de las demás acciones legales a que hubiera lugar.	
Reservado para el SRI	
Observaciones:	

¹ Si una tercera persona firma el formulario, adjuntar poder general o especial; si ha sido emitido en el exterior el poder debe estar apostillado.

REQUISITOS	
Para todos los trámites se requiere la presentación de documentos originales incluyendo el certificado de votación del propietario Las copias entregadas deberán encontrarse legibles sin borrones, tachones o enmendaduras.	
CAMBIO DE SUBCATEGORÍA, CAMBIO DE CLASE Y SUBCLASE Y CAMBIO DE CILINDRAJE	
Copia a color de la cédula o pasaporte del propietario/representante legal/apoderado.	
Se debe presentar uno de los siguientes requisitos: copia de la matrícula (*), factura de compra, CAMV (si la importación fue hasta septiembre del 2006), DAU (si la importación fue posterior a septiembre del 2006), certificado de la institución de tránsito, certificado de la casa comercial o en última instancia la impresión del RAMV.	
INGRESO DE VEHÍCULOS NUEVOS	
Copia a color de la cédula o pasaporte del propietario o representante legal o apoderado.	
Copia de la autorización de venta (solo diplomáticos).	
Se debe presentar uno de los siguientes requisitos: copia de la matrícula, factura de compra, CAMV (si la importación fue hasta septiembre del 2006), DAU (si la importación fue posterior a septiembre del 2006) o en última instancia la impresión del RAMV.	
CAMBIO DE SERVICIO DE ALQUILER A PARTICULAR	
Copia a color de la cédula o pasaporte del propietario o representante legal o apoderado.	
Copia de la última matrícula.	
Original y copia del certificado de la autoridad competente que regula el transporte o de la respectiva cooperativa o compañía de transporte, indicando la fecha en que el vehículo dejó de prestar servicio público.	
REQUISITOS PARA TRANSFERENCIAS DE DOMINIO MEDIANTE OTRAS FIGURAS LEGALES	
Copia a color de la cédula o pasaporte del propietario/representante legal/apoderado.	
Se debe presentar uno de los siguientes requisitos: copia de la matrícula (*), factura de compra, CAMV (si la importación fue hasta septiembre del 2006), DAU (si la importación fue posterior a septiembre del 2006), certificado de la institución de tránsito, certificado de la casa comercial o en última instancia la impresión del RAMV.	
Adicional a los requisitos mencionados, se debe presentar lo siguiente según corresponda:	
Remates	Rifas y Sorteos
Original y copia del Acta de Adjudicación del remate.	Original y copia del Acta de Sorteo notariada.
Ingreso o terminación de Fideicomiso	Determinación Judicial / Prescripción Adquisitiva de Dominio
Original y copia de la Escritura de Constitución, Adhesión, Restitución o Terminación del Contrato de Fideicomiso Mercantil.	Original y copia de la Sentencia del Juez Ejecutoriada que declare la prescripción.
Dación de Pago	Transferencias de Bienes entre Instituciones Públicas
Original y copia del contrato notariado, donde conste que se da el vehículo como forma de pago por una deuda (únicamente con reconocimiento de firmas).	Original y copia del Acta de Entrega – Recepción del bien para el caso de transferencia entre instituciones públicas.
Donaciones o Herencias	Subrogación de Obligaciones y Derechos
Original y copia de la Escritura de Donación y para el caso de Herencias: Original y copia de la posesión efectiva, partida de defunción, partidas de nacimiento y copia de las cédulas de los herederos o (únicamente solicitar las partidas y las copias de cédulas, si estos requisitos no están insertos en la escritura de posesión efectiva).	Original y copia del Contrato de Subrogación de Obligaciones y Derechos notariada.
Fusión, Absorción o Escisión	Vehículo facturado a otro cliente
Original y copia de la Escritura de Fusión, Absorción o Escisión, inscrita en el Registro Mercantil. Si se trata de una sociedad que no está sujeta al control de la Superintendencia de Compañías, se solicitará Original y Copia de la Escritura otorgada ante el Notario o Juez de lo Civil.	Original y copia de la factura anterior con la leyenda anulada o en su defecto, copia de la nota de crédito respectiva; y, copia de la nueva factura.
Sociedad Conyugal o Disolución	Desistimientos o Anulaciones de Contratos
En caso de Disolución de la sociedad de bienes: Original y copia de la Sentencia del Juez o Acta Notarial inscrita en el Registro Civil (en cualquiera de los documentos debe estar especificado la partición de bienes). Original y Copia de la Partida de Matrimonio, en la que consten las razones de subinscripción de la Sentencia o Acta Notarial de Disolución de Bienes. Cuando se trate de un vehículo adquirido por la sociedad conyugal: copias a color del documento de identificación de los dos cónyuges y el formulario debe ser firmado por los dos.	Original y copia de la Resciliación del contrato de compraventa con reconocimiento de firmas otorgada ante el Notario (en caso de mutuo acuerdo) o de la sentencia que declara la Resolución emitida por Juez competente (si no se presenta por mutuo acuerdo).
Incremento de Capital	Ejecución de Póliza de Seguros por pérdida total
Original y copia de la escritura de incremento de capital en la que conste que el vehículo es aportado a la misma; inscrito en el Registro Mercantil o ante el Notario o Juez de lo Civil dependiendo el tipo de sociedad que se trate.	Original y copia del Contrato de Seguro suscrito con la Aseguradora donde se establece la cláusula referente a pérdida total y Copia del documento que certifique la ejecución de la póliza de seguro por pérdida total del vehículo, en el que se transfiere el vehículo a la aseguradora, o la aseguradora entrega un nuevo vehículo al asegurado.
Leasing	
Original y copia del contrato de arrendamiento inscrito en el Registro Mercantil	
REQUISITOS PARA TRÁMITES PRESENTADOS POR TERCEROS:	
Carta de autorización firmada por el propietario, representante legal o apoderado del vehículo autorizando la presentación de la solicitud.	
Copia a color de la cédula o pasaporte del propietario, representante legal o apoderado.	
Copia simple del certificado de votación del propietario, representante legal o apoderado, de ser el caso.	
Original y copia a color de la cédula o pasaporte de la persona autorizada a realizar el trámite.	
Presentación del certificado de votación de la persona autorizada a realizar el trámite.	
En caso de que un tercero firme el formulario, adjuntar poder general o especial (*).	
REQUISITO ADICIONAL:	
En caso de existir una transferencia de dominio, adicional a los documentos anteriores, se debe presentar original y entregar copia simple de los documentos que justifiquen la transferencia (contrato de compraventa, escritura de donación, acta de remate, orden judicial, etc.)	

(*) Si la matrícula tiene la leyenda "NO NEGOCIABLE" se deberá presentar y entregar adicionalmente una copia de la liquidación de tributos (sección C de la DAU) y de la Resolución de autorización para la venta emitida por el Gerente General o Subgerente Regional del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador en caso de que los vehículos hayan sido ingresados al país bajo el Plan Retorno o copia del levantamiento de gravamen de la Institución de Tránsito en caso de que el vehículo se encuentre prendado. Si se trata de un vehículo nuevo adquirido con financiamiento, se deberá pedir el levantamiento de gravamen emitido por la entidad donde se encuentre prendado.

(*) En caso de que el poder especial o general haya sido suscrito en el exterior deberá ser debidamente legalizado por el consúl ecuatoriano; o apostillado en el exterior o en el Ecuador.

GRAFICOS

MOTOCICLETAS CON CILINDRAJE MENOR A LOS 1500CC

MARCA: SUZUKI

MODELO: EN 125



MARCA: SHINERAY

MODELO: XY200-4



MARCA: YAMAHA

MODELO: YZF-R6



MARCA: KAWASAKI

MODELO: ZX9-R



MARCA: BMW

MODELO: R 1200 65



MARCA: HONDA

MODELO: GL -1500 CYA



MOTOCICLETAS CON CILINDRAJE MAYOR A LOS 1500CC

MARCA: BMW

MODELO: K 1600 GT



MARCA: HARLEY DAVIDSON

MODELO: FLHRSE SCREAMIN E R K CUS



MARCA: HONDA

MODELO: GL-1800 SE GOLDWIN



MARCA: KAWASAKI

MODELO: VULCAN 1700 VOYAGER ABS



MARCA: KAWASAKI

MODELO: VULCAN 2000 CLASSIC LT



MARCA: SUZUKI

MODELO: VZR-1800 N



MARCA: TRIUMPH

MODELO: ROCKET III CLASIC



MARCA: YAMAHA

MODELO: MT-01



VEHÍCULOS CON CILINDRAJE MENOR A 1500CC

MARCA: CHEVROLET

MODELO: AVEO FAMILY 1.5L TM AC



MARCA: FIAT

MODELO: PALIO ELX 1.3 FIRE



MARCA: MITSUBISHI

MODELO: LANCER



MARCA: FIAT

MODELO: SPAZIO



MARCA: MAZDA

MODELO: 323



VEHÍCULOS CON CILINDRAJE ENTRE 1501CC A 2000CC

MARCA: CHEVROLET

MODELO: VITARA 1.6L 3P STD TM 4X4



MARCA: TOYOTA

MODELO: AA COROLLA 1.8 TM



MARCA: MERCEDEZ BENZ

MODELO: C200K



MARCA: CHRYSLER

MODELO: NEON HIGHLINE LE T/A



MARCA: LAND ROVER

MODELO: HARD TOP



VEHÍCULOS CON CILINDRAJE ENTRE 2001CC A 2500CC

MARCA: HYUNDAI

MODELO: SANTA FE 2.2 GLS 4WDCRDI



MARCA: CHEVROLET

MODELO: LUV C/D 4X2 TM



MARCA: HYUNDAI

MODELO: TERRACAN GL DSL



MARCA: FORD

MODELO: COURIER 2200



MARCA: FORD

MODELO: GRANADA



VEHÍCULOS CON CILINDRAJE ENTRE 2501CC A 3000CC

MARCA: TOYOTA

MARCA: KIA

MODELO: AUT FORTUNER TA

MODELO: NEW CARNIVAL LX



MARCA: TOYOTA

MARCA: CHEVROLET

MODELO: HILUX D/C STD DIESEL

MODELO: GRAND BLAZER 4X4 T/M A/A



MARCA: FORD

MODELO: EXPLORER XL AVENTURA 4X4



VEHÍCULOS CON CILINDRAJE ENTRE 3001CC A 3500CC

MARCA: AUDI

MODELO: ALLROAD 3.2



MARCA: CHEVROLET

MODELO: LUV C/D V6 4X2 T/M INYEC



MARCA: MITSUBISHI

MODELO: MONTERO 5P 3.5L TM



MARCA: CHEVROLET

MODELO: TROOPER 3P T/M A/C



MARCA: FORD

MODELO: BRONCO



VEHÍCULOS CON CILINDRAJE ENTRE 3501CC A 4000CC

MARCA: CHEVROLET

MODELO: CAMARO NB 3.6L RS MT



MARCA: MITSUBISHI

MODELO: MONTERO 3P 3.8 TA SEMI FULL



MARCA: JAGUAR

MODELO: XK8 CONVERTIBLE 4.0



MARCA: FORD

MODELO: MUSTANG LX



MARCA: CHEVROLET

MODELO: BEL AIR



VEHÍCULOS CON CILINDRAJE MAYOR A 4000CC

MARCA: CHEVROLET

MODELO: TRAILBLAZER II LT SU 4.2 4WD



MARCA: BMW

MODELO: M5 5.0



MARCA: NISSAN

MODELO: PATROL GRX



MARCA: FORD

MODELO: BRONCO XLT



MARCA: CHEVROLET

MODELO: CORVETTE



VEHÍCULOS HÍBRIDOS

MARCA: TOYOTA

MODELO: PRIUS HYBRID



MARCA: FORD

MODELO: FUSION HIBRIDO



MARCA: FORD

MODELO: ESCAPE HIBRIDO



MARCA: TOYOTA

MODELO: BB HIGHLANDER HIBRIDO PREMIUM



MARCA: CHEVROLET

MODELO: SILVERADO 6.0L HYBRID



VEHÍCULOS DE PROPIEDAD DEL SECTOR PÚBLICO

MARCA: CHEVROLET

MODELO: D-MAX CC 3.0D HR WT



MARCA: SUZUKI

MODELO: GRAND VITARA 2.0



MARCA: CHEVROLET

MODELO: RODEO 4X4 DLX T/M A/C



VEHÍCULOS DE PROPIEDAD DE ORGANIZACIONES INTERNACIONALES

MARC: AUDI

MARCA: MERCEDES BENZ

MODELO: Q5 2.0 FSI STRONIC 8RB06Y MODELO: E 350 ELEGANCE



MARCA: VOLVO

MODELO: S60 T6 PLUS



VEHÍCULOS DE PROPIEDAD DE CHOFERES PROFESIONALES

MARCA: NISSAN

MARCA: HINO

MODELO: SENTRA 1.6 M/T

MODELO: GD1JPTZ



MARCA: CHEVROLET

MODELO: NKR II CHASIS CABINADO



VEHICULOS DESTINADOS AL TRANSPORTE PÚBLICO

MARCA: KIA

MODELO: PREGIO



MARCA: PETERBILT

MODELO: 362



MARCA: INTERNATIONAL

MODELO: CHASIS CABINADO 9200 6X4 EXT CAB



VEHÍCULOS DESTINADOS EXCLUSIVAMENTE A UNA ACTIVIDAD PRODUCTIVA O DE COMERCIO

MARCA: HINO

MODELO: GH1JMUA



MARCA: CHEVROLET

MODELO: LUV D-MAX C/D 4X2 T/M



MARCA: FREIGHTLINER

MODELO: 9464T



VEHÍCULOS DE PROPIEDAD DE PERSONAS DE LA TERCERA EDAD

MARCA: TOYOTA

MODELO: FORTUNER TA



MARCA: MAZDA

MODELO: MAZDA 3 2.0 AT FL



VEHÍCULOS DE PROPIEDAD DE PERSONAS CON DISCAPACIDAD

MARCA: NISSAN

MODELO: X-TRAIL CLASSIC 4X2 2.5 AT



MARCA: TOYOTA

MODELO: AA COROLLA 1.8 TM



VEHÍCULOS CLÁSICOS

MARCA: FORD

MODELO: F100



MARCA: CHEVROLET

MODELO: BEL AIR



MARCA: CHEVROLET

MODELO: MALIBU



VEHÍCULO ELÉCTRICO

MARCA: MERCEDES BENZ

MODELO: ARTICULADO TROLEBUS



BIBLIOGRAFIA

- Anuario 2011 de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.
- CARRILLO Sergio Martin, OLIVA Pérez Nicolás, RIVADENEIRA Alava Ana y SERRANO Mancilla Alfredo, “Impuestos Verdes ¿una herramienta para la política ambiental en Latinoamérica?”, 2011.
- Centro de Estudios Fiscales (CEF), SRI: www.cef.gob.ec
- Código Tributario.
- Consejo Nacional de Discapacidades (CONADIS), www.conadis.gob.ec
- Constitución Política del Ecuador.
- Diario El Comercio, Mayo 2012.
- Instructivo de impuesto a la propiedad de vehículos motorizados de transporte terrestre. 2010.
- Ley Creación del Servicio de Rentas Internas.
- Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.
- Ley de Impuesto a los Vehículos.
- Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno.
- Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información.
- Manual de proceso de impuesto a la propiedad de vehículos motorizados de transporte terrestre, 2010.
- Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE), www.ocde.org
- Reglamento para la aplicación de la Ley de Creación del Servicio de Rentas Internas.
- Reglamento para la aplicación de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.
- Reglamento para la aplicación de la Ley de Impuesto a los Vehículos.
- Reglamento para la aplicación de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno.
- Revista Gestión, Enero 2012.
- Servicio de Rentas Internas, Página Web Oficial: www.sri.gob.ec
- www.google.com